Drive on the edge
auto sport 2019年10月4日号（隔週金曜日発売） 2019年9月20日発売 第56巻第19号 通巻1515号
No.1515
オートスポーツ 2019 10/4号 定価：本体537円（税別）

auto sport



勝手に 来季ドライバーラインアップを妄想する
GT500ドラフト会議

2020年へ動き出したClass1マシン
新世代GT500 全方位チェック

TOYOTA GR SUPRA
HONDA NSX-GT
NISSAN GT-R

ダブル優勝！
FIA F2 松下信治
FIA F3 角田裕毅
モンツァに響いた二度の君が代

F1 Round 14 イタリアGP



SUPER GT Round 6 AUTOPOLIS
非常時の決断力

インタビュー サッシャ・フェネストラズ
F1で1年より日本で25年！


SAN-EI
CORPORATION

モンツァに響いた〝ふたつの音色〟

松下信治と角田裕毅が世界に見せつけた強さ





Ｆ１イタリアＧＰの週末、モンツァに二度の君が代が流れた
表彰台の頂点に掲げられた日の丸が頼もしく、誇らしく、そして力強かった
何よりふたりのレース内容は、リザルト以上に見るべきものがあった
前走者を仕留める瞬間の判断力、トップに立ったあとの冷静さ――
松下信治がＦ２で見せた支配力、角田裕毅がＦ３で披露した闘争心
世界に示した日本人ドライバーの底力――それぞれの戦いに迫る

Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）



Part 1 FIA F2

ROUND 10 ITALY RACE 1

コース上でも、表彰台でも。

スーパーライセンス獲得に向けた土俵際の戦い。松下の真価

イタリア・モンツァのF2フューチャーレースで松下信治が、翌日のF3レース2で角田裕毅が、いずれも素晴らしいレース運びの末に優勝を遂げた。GP週末に行なわれた下位カテゴリーのレースで、日本人ドライバーが二日連続で表彰台の頂点に立ち、君が代が流れたのは、史上初めてのはずである。

　ふたりはその1週間前のスパ・フランコルシャンで、レーシングドライバー仲間のアントワーヌ・ユベールを失う辛い経験をしていた。なかでも松下は2年前に彼と知り合い、今季は同じF2を戦っていた。

「親しい友人ではなかったです。でも僕のSNSにもよくメッセージをくれていましたし、みんなに慕われていた。何よりあの戦闘力のないチームで勝っているし、予選でも上位グリッドを獲ったりすごく速いドライバーでした」

　事故の起きたオー・ルージュからラディオンへの急勾配は、松下も2年前にクラッシュを喫している。

「急坂を駆け上がりながら、左右と向きを変えるでしょう。とくに右に向きを変えるとき、ふわっとダウンフォースが抜けるんですね。バウンスというよりジャンプに近い感じ。そのときどちらかのタイヤが少しでもグリップが足りなかったりすると、何もしなくても勝手にスピンしてしまう。僕はたまたまクラッシュしたあとに跳ね返らずに済んだ。でもアントワーヌは、不幸の連鎖であんなことになってしまった。

あの夜はほとんど眠れなかったです。翌日の黙とうのとき、お母さんと弟が僕の目の前に立っていたんですが、たまらなかったですね……」

　F2マシンを含め、いまのレーシングカーは昔よりずっと安全にできている。それだけに今回の死亡事故は、いっそうショックだったと松下は言う。

「いままでは自分が怪我をするとか、死ぬかもしれないなんて考えたことがなかった。これからもおそらく、自分が走っているときはそう思わないと思います。でも無理なアタックをしたりとか、そういうことはみんなしなくなるんじゃないですか。そしてアントワーヌのために僕らができることは、彼のためにいい走りをすることだと思い

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）

● 第10戦 イタリア レース1 リザルト

●9月7日(土) ●天候：晴れ ●路面：ドライ

順位	No.	Driver	Team	Laps	TIME／Gap
1	2	松下信治	Carlin	30	48'56"512
2	8	L.ギオット	UNI-Virtuosi	30	+ 5"752
3	4	N.デ・フリース	ART Grand Prix	30	+ 9"207
4	11	C.アイロット	Sauber Junior Team by Charouz	30	+ 17"213
5	5	S.セッテ-カマラ	DAMS	30	+ 20"487
6	16	J.キング	MP Motorsport	30	+ 24"810
7	20	G.アレジ	Trident	30	+ 32"335
8	15	J.エイトケン	Campos Racing	30	+ 33"059
9	10	S.ゲラエル	PREMA Racing	30	+ 38"890
10	17	M.ラグナタン	MP Motorsport	30	+ 72"785
11	3	N.マゼピン	ART Grand Prix	29	+ 1 Lap
12	14	佐藤万璃音	Campos Racing	29	+ 1 Lap
13	6	N.ラティフィ	DAMS	29	+ 1 Lap
	9	M.シューマッハー	PREMA Racing	22	+ 8 Laps
	7	周冠宇	UNI-Virtuosi	13	DNF
	18	T.カルデロン	BWT Arden	5	DNF
	1	L.デレトラ	Carlin	1	DNF

● ポイントランキング ※第10戦イタリア終了時点

Pos	Driver	Point
1	N.デ・フリース	225
2	N.ラティフィ	166
3	L.ギオット	155
4	J.エイトケン	153
5	S.セッテ-カマラ	151
6	松下信治	116
7	周冠宇	115
8	J.キング	79
9	A.ユベール	77
10	L.デレトラ	61
11	M.シューマッハー	51
12	C.アイロット	44
13	J.コレア	36
14	D.ボコラッチ	30
15	A.マルケロフ	16
16	S.ゲラエル	13
17	G.アレジ	9
18	N.マゼピン	6
19	R.ボシュン	3
20	M.ラグナタン	1
21	佐藤万璃音	0
22	T.カルデロン	0
23	A.マイニ	0
24	P.オワード	0
25	R.ティベター	0

イタリアラウンドを終えて、ポイントライインキングで松下は6位につけている。F1参戦資格のスーパーライセンス40点まではあと30点が必要である。そのため、今シーズンはランキング4位に入ることが絶対条件だ。しかし、松下より上位にいるドライバーたちも強者揃い。残るはロシアとアブダビの計4レース。意地を見せることができるか。



左はベルギーで亡くなったアントワーヌ・ユベールを悼しむメッセージステッカーだ。FIAが制作してチーム関係者たちに配布した。あの事故以来、F2ドライバーたちはもちろん、F1、F3のマシンにも付いている。



ます。スパのF1で、シャルル（ルクレール）がしたように」

冷静さが勝利の鍵

松下からこの話を聞いたのがモンツァの木曜日だった。この時点での松下は選手権暫定7位。F1参戦に必要なスーパーライセンスポイント40点を獲得するには、選手権4位以内に入る必要があるが4位のセッテ・カマラとは56ポイントも差があった。

「崖っぷちですし、今後は全セッションをノーミスで行かないと」

ところがウエット路面の予選で松下はスピンを喫し、5番グリッドからレースを戦うことになった。松下の言い方を借りれば、もはや崖っぷちから半分足が落ちている状況だ。しかしレースでは、スタートからフィニッシュまで堂々たる戦いに終始した。

ニュータイヤを温存したこともあって1周目に3番手まで上がると、5周目には首位奪取に成功。いずれも得意のブレーキング技術を駆使した危なげないオーバーテイクだった。そしてミディアムタイヤに履き替えた中盤以降は冷静にタイヤを持たせ、カラム・アイロットの猛追にも隙を与えず、今季2勝目を挙げた。

「コンマ6秒まで迫られたときも、抜かれてもいいやと思ってました。抜き返せる自信がありましたね。でもこっちが少しプッシュしたら（アイロットが）遅れたので、『あ、大丈夫だな』と思いました。彼もついてこれなかったですしね」

表彰台に上がった松下は、フランスの三色旗をあしらったルノーキャップを被った。亡き友を悼む行為だとしても、ホンダのフルサポートを受けるドライバーとしては躊躇してもおかしくない行為だ。実際、ルノーとは関係ない他のふたりは、このキャップを手にしていなかった。しかし松下はすでに木曜日の時点で「表彰台に上がったら、被ろうと思ってます」と言っていた。

「アントワーヌに、（勝利を）捧げたいですから」

このモンツァでは、コース上の戦いでも、表彰台の立ち振る舞いでも、松下の強さは揺るがなかった。今季は残りあと2戦。松下の選手権ランキングは6位に上がり、4位との差は37ポイントまで縮まった。



松下が被ったルノーキャップは、ユベールと同じルノーの育成ドライバーであったジャック・エイトケンが「できれば被ってほしい」と配っていたものだと言う。仲間を思いやる姿勢はきっとユベールに届いたことだろう。



Part 2

FIA F3

ROUND 7 ITALY RACE 2

「もし、フェルスタッペンなら」

プレマ、ARTというトップチームに立ち向かう角田の胸中

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：熱田 護（Mamoru Atsuta）／FIA F3／auto sport

FIA・F3選手権に今季から参戦している角田裕毅が、第7戦イタリアの決勝レース2で待望の初勝利を挙げた。スイスの中堅チーム「イェンツァー・モータースポーツ」に所属する角田は、マシンの戦闘力不足や本人のミスもあって、ここまでなかなか結果を出せずにきた。予選ではトップ10に食い込めず、ここまでのレースもポールリカールの7位完走が最高位だった。

それが夏休み明けのスパのレース2で初めて3位表彰台に上がると、翌週、モンツァのレース1で再び3位、さらに翌日のレース2で初優勝と、尻上がりに調子を上げている。

初勝利を遂げたレースは内容的にも素晴らしいものだった。ウエットから周回ごとに路面が乾いて行く難しいコンディションのなか、6番グリッドからスタートで一気に2番手に浮上すると、15周目には1コーナーのフルブレーキングで首位を奪還。その後は2、3位のドライバーに激しく迫られながらも、ノーミスの走りでチェッカーを受けた。

一方で、角田はそんな緊迫したバトルのなかでも「ミラーでライバルたちの動きを見て、ペースが落ちかけたときの走りを勉強させてもらった」と述懐する。まだ少年の面影を残す角田のどこにそんな冷静さ、豪胆さが潜んでいるのか。レース2の直前に応じてくれた独占インタビューでは「とにかくレースを楽しみたい」と語っていた。

「結果のことだけ考えるより、楽しむことのほうが重要なんじゃないか」

それが結果的に、今回の初優勝に繋がったということか。他にも、二人三脚でカートを戦ってきた父親からの「モノに頼るな」という教えや、シーズン終盤になってからの「覚醒」につ



いてなどを、縦横に語ってくれた。

チームと一緒に強くなる

―今シーズンここまで、自分としてはどれくらいの達成感を感じてますか。

角田：ドライビングも成長できていればいいんですが、自分としてはそれ以上に精神的な成長のほうが大きいですね。シーズンの最初は予選で張り切りすぎて、大きなミスを犯していた。ポール・リカールぐらいまでは、自分ではどうしようもないくらいペースが悪かったんです。それがシルバーストン、オーストリアでは、フリー走行の段階からある程度いいペースで走れるようになった。予選で11、12位くらいには行けると思えるところまでは速くなっていった。でも自分がドライビングで大きなミスをしてしまって結果に繋がらなかったんです。それがすごく悔しくて挫折感を味わいました。それを克服する意味もあって、今回の夏休みもあえて日本に帰らずにトレーナーと一緒にいろいろ考えて、どういう精神状態で臨めばミスをしなくなるか、振り返りの作業をしたんですね。その後ハンガロリンクに行って、完全に克服できたわけじゃないですけどいい流れはつかめた。コースオフするような大きなミスもなくなって、落ち着いて予選に臨めるようになりました。

―シーズン前半の様子を見ていると、チーム力のないなかで、もがいている焦りを感じているような印象を持ちました。ミスをしたのもそこから来たのかなと。

角田：焦りはとくになかったです。僕自身は周りがみんな同じ条件のクルマなら、自分が一番速いという自信がありました。ただチームに対しては、シーズン最初の段階に自分がもっとこんなフィードバックをしていたら、というのはありましたね。たしかに今年は比べられるドライバーがいなくて、コースもクルマも初めてでどうやってドライブしたらいいのか、正直手探りでした。ただそれは自分にとって成長できる材料でもあった。これを克服できたら自分も大きく成長できると思ってました。その意味ではこれでよかったと思います。もし最初からプレマとかARTとかのトップチームに入っていたら、見えなかったものがあった。それがこのチームでは見えているのでよかったと思ってます。大きな視野を持ってレースに臨めています。

―チームと一緒に育ってきた感じですね。

角田：そう思います。シーズン序盤に比べると、僕自身のフィードバックの引き出しもずいぶん増えて、エンジニアに対して自分の伝えたいことをより正確に伝えられるようになった。まだまだ足りない部分はありますけど、でもマシンの戦闘力が上がってきてるとしたら、そこは大きいと思いますね。エンジニアもモトパークから来た人で、自分が伝えたことを理解してちゃんとクルマに反映してくれる。いいチームワークだと思います。

―若いドライバーはとかく、エンジンがダメとかクルマがダメとかエンジニアが分かっていないとか、結果が出ないことを他人のせいにしがちですが、



M.Atsuta

そういうことはあまり言わないですね。

角田：言わないほうですね。心のなかでは思ってますけど（笑）。でもそれを言っても結果が良くなるわけではないし、F1に行ったらフェラーリとかメルセデスじゃない限り、そういう不満は山ほどあるわけでしょう。それだったら最初は弱いチームで、一緒に強くなって行く。それから強いチームに行く。そのほうがやりがいがあります。

――まさにイェンツァーはそんな感じのチームですね。日本で走っていたときからそういう思いでレースをしていましたか？

角田：小さなときから父親と二人三脚でずっとカートをやってたんです。最初のカテゴリーの頃は結果が出ないと、エンジンのせいにしてたりしてた。いま思えばそんなこと言っても何も変わらないと、父は分かっていたんだと思うんですけど、父がそんな僕を許さずに逆にもっと遅いエンジンを積ませたりした。そういう体験が、いま活かされてるなと感じます。

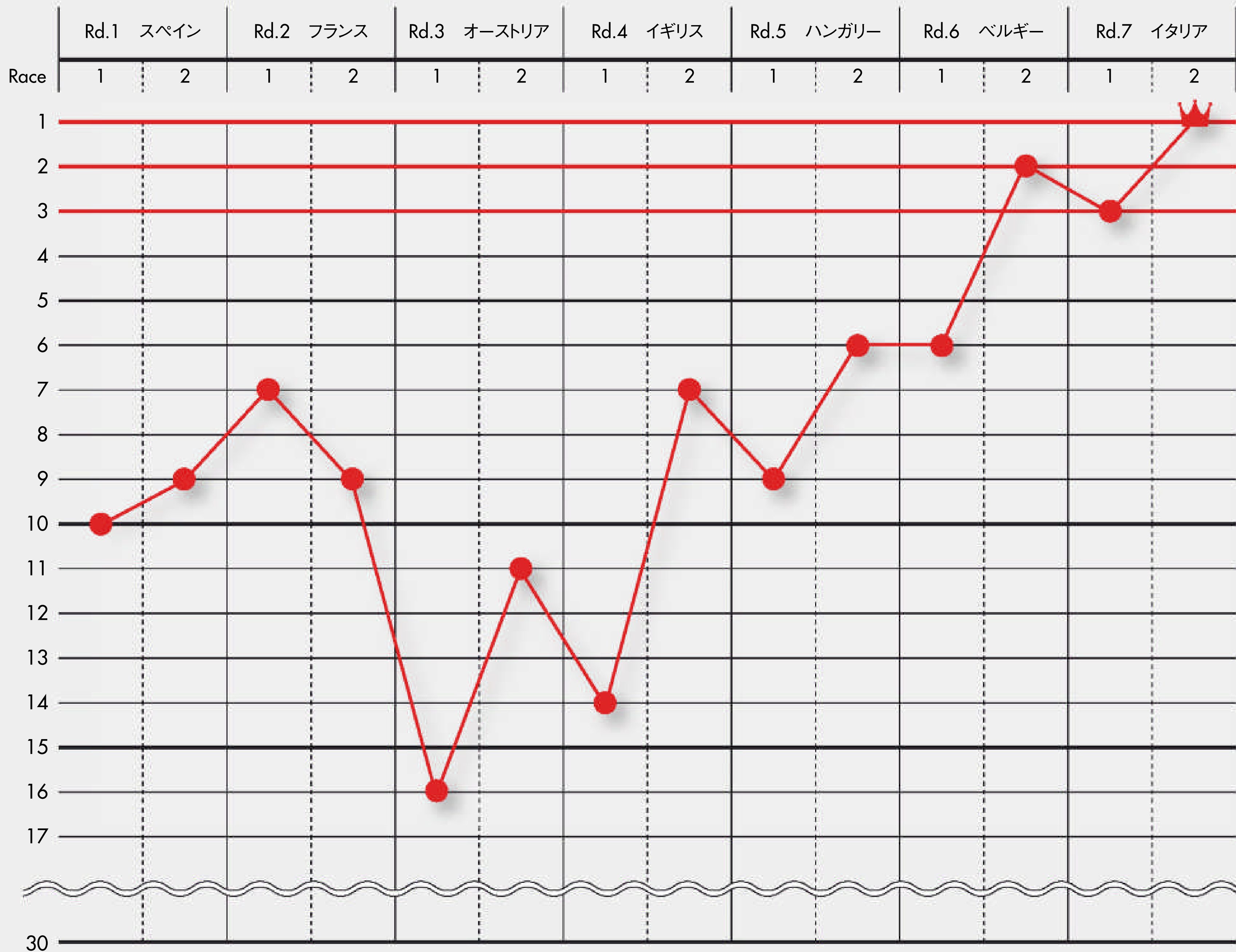
――当時を思えばいまは全チーム一緒のエンジン、シャシーですもんね。

角田：そうですね。

自分を厳しく見る意識

――去年のアブダビテストで2番手タイムを出したとき、角田選手自身は1位ではなかったのでそうでもなかったですが、チームはすごく盛り上がっていました。『おれたち2番手になっちゃった』って。スパの初表彰台ではさらに喜んでいたでしょうし、チームの雰囲気が変わったのでは？

●角田裕毅 レース結果推移



●ポイントランキングTOP10

Pos	Driver／Team	Point
1	R.シュワルツマン／PREMA Racing	180
2	J.ダルヴァラ／PREMA Racing	147
3	J.ヴィップス／HITECH Grand Prix	122
4	M.アームストロング／PREMA Racing	119
5	C.ルンガー／ART Grand Prix	97
6	P.ピケ／TRIDENT	90
7	J.ヒューズ／HWA RACELAB	74
8	角田裕毅／JENZER MOTORSPORT	67
9	L.ブルチーニ／HITECH Grand Prix	66
10	M.フュートレル／ART Grand Prix	57

今季は全30台のマシンがF3に参戦している。そのなかで角田が半分を下回る結果だったのはたった一度だけだ。予選で下位に沈むことはあっても必ずレースでポジションをあげてきた。シルバーストン以降、コンスタントにポイント圏内でフィニッシュしていることが功を奏し、ポイントランキングは8位に浮上。周囲のチームはプレマやART、ハイテックなど強豪チームばかりだ。残るレースはロシアのみ。最後のレースをどう締めくくるか。

実力では足りていないんだと意識して
F1ドライバーがこれに乗ったら何をするかを考える

角田：じつはシルバーストンでフリー走行とはいえ6番手に入ったんです。それまでずっと20何番手でしたから、チームのみんながハッピーだった。でも僕はそういうのが嫌いで『まだ予選も始まってないし、これからどうなるか分からないのに』って思っていたんです。それで『そういうのはやめてくれ』って言ったんです。それからはいつもどおり接するようにしてくれています。オーナーの奥さんは3年間くらい日本に住んでたことがあるんですよ。それもあって、日本人のメンタリティを理解してくれたのかもしれません。ただ、いま思えばついこの間のスパまでは結果のことしか考えてなかった気がするんです。その意味ではさっき焦りはないって言いましたけど、実際には焦ってたのかもしれない。でも、いまはとにかくコース上で楽しもうと切り替えてます。モンツァは初めてだし、もちろんミスのない最低限のドライビングはしますけど、それ以上に楽しむことが大事だなと思って。

――表彰台に上がったことで、何か変わったと思うことはありますか？

auto sport



FIA F3



イエンツァーはプレマやARTの常勝チームとは違い、アットホームな雰囲気のあるチームである。角田の加入はチームの結束力に、確実に大きな影響をもたらしているに違いない。

角田：とくにないですね。表彰台には乗れる、ドライバーとしては負けてないと、ずっと思ってましたから。もちろん少しはうれしかったですけど、それよりはもっとコンスタントに表彰台に乗りたい。ここまで少し時間がかかってしまったので。チームスタッフやエンジニア、メカニックたちの「クルマをもっとよくしたい」という気持ちがすごく伝わってくる。じつはうちのチームは今年1回もトラブルがないんですよ。トップチームでもレース中にいろいろトラブルが出てるのに、うちは1回もない。それは本当にすごいことだと思います。その分、僕も安心してレースに臨めている。僕だけの2位じゃなかったとすごく感じてます。

——ヘルムート・マルコ博士とは毎回レース後に話をしているんですか？

M.Atsuta

難しいコンディションのなか、集中力を保って攻め続けた角田。チームからブレーキバランスについて無線が入ったときは、思わず叫んで一蹴する場面も見られたが、すべては勝つための気持ちが強い証拠だ。ポディウムの姿はひと回りもふた回りも大きく見えた。

角田：毎回ではなく、たまにですね。

——マルコ博士はもちろんチーム力のことを分かっていると思います。彼があなたに何を期待していると自分で思いますか？

角田：それについては直接言われもしたんですけど、この状況でどれだけ前に行けるかですね。それを試されているんだと思います。僕も『チームの状況が悪いからこの結果でもしょうがない』では終わりたくなかった。そう言われたら悔しかったと思います。自分への挑戦でもありましたから。

——その意味でもこの数戦は自分でも納得のいく走りができているのでは？

角田：そうですね。ミスも最小限に留めているし、内容の濃いレース週末にできてると思います。僕はいつも自分を厳しく見るようにしてるんです。たとえばいまの僕のクルマに（マックス）フェルスタッペンが乗ったら、きっと何勝もしてると思う。それを想像しながら実力では足りてないんだと意識して、F1に乗るためにはどうするか、F1ドライバーがこれに乗ったら何をするかを想像しながらさらに上を目指しています。

——F1で活躍するためにはいかに周りの人間を自分側に引き込んで、一緒に速くなって行けるかも大事です。

角田：はい。そこはすごく意識しています。そのためにも最低限の結果を出す。まずは完走、そして上の結果を出す。一生懸命仕上げてくれたクルマを、一瞬にして終わらせることだけはしたくない。チームの雰囲気を壊さずに、さらに上を狙えたらと思っています。

2020年型GT500マシン公開・シェイクダウン

9月11-13日 鈴鹿サーキット

完全イコールへ。

UNVEIL



3台ともClass 1規定に準拠

言い訳無用・恨みっこなしのガチンコ勝負が始まる

これまでのスーパーGTは異なる車種を"無理矢理"同一性能にして戦っていたため、どうしても「ズルい」「ズルくない」という議論が絶えなかった。ある意味それが同シリーズらしい点でもあったのだが、来季ついにGT500の3車がClass 1同一規定で戦うことになった。つまり「車室よりも前にエンジンがある」NSXが誕生することが確定。これでもう言い訳も、恨みっこもなしのガチンコの対決となる。新GTの各車の可能性を探ってみた。

Text：角田五十四（Isoshi Sumida／本誌）
Photo：上尾雅英（Masahide Kamio）／鈴木紳平（Shimpei Suzuki）
小笠原貴士（Takashi Ogasawara）／HONDA


AUTOBACS
AUTOBACS SUPER GT
2020年 SUPER GT GT500クラ
記者発表会
TOYOTA GAZOO Racing
HONDA
SUPER GT
GR
Supra
90
POTENZA

S.Suzuki



LCとは明らかに「違う」味
素性の良さが見え隠れ

LC500もラテラルダクトはシンプルだったが、スープラにスイッチしてもその傾向は引き継がれて登場した。市販車の特徴的なノーズは、GTマシンのサイズや規定にスケーリングされるにあたって、突起が目立たなくなっている。「開発コンセプトを大幅に変えているつもりはなく、Class 1規定に合わせた上で、最適解を探っている段階」とTRDの湯浅氏。立川祐路によれば、「RC F、LC500とは乗った感じがまったく違う」という。燃料、ウエイト等は重めでの走行だと思われるが、最終的には1分47秒273を記録。これはLC500の16年9月のシェイクダウンよりコンマ1秒速い。しかも当時のタイヤはレースでは使用できないレベルの一発傾向のスペックだった。平川亮も「まだ攻めてはいないので、伸びしろはありそう」と語っていた。マシンの印象について東條力エンジニアは、「足回りが共通化したことで、ロール剛性が足りないイメージ。あと同様に空力も共通化した部分があるので、ダウンフォースが減った。全体的にコーナリングがポテンシャルダウンかな」と語っている。とはいえ2日目はシャープな動きを見せ、ライバルからは「セクター1、2が速い」との声が挙がっていた。





S.Suzuki S.Suzuki

センターコンソールの各スイッチの配列が、現行マシンと違って升目状に並ぶ。Class 1ではECUはBOSCHが共通で、慣れ親しんだコスワースから変更となる。レース用に開発されシンプルなコスワースと比べて、量産車ベースからレース用に改良されたBOSCHの扱いには２メーカーとも四苦八苦。

RC Fのときからトヨタ（レクサス）車のエアアウトレットは大型かつ仕切りのないタイプだが、それはスープラでも同様。ノーズ全体の丸みは、SC430にどことなく似ている。カナードは大小４枚で、その数自体は今季と同じ。カーナンバーは「90スープラ」から採用されている。

TOYOTA GAZOO Racing

SUPRA

S.Suzuki





S.Suzuki S.Suzuki

写真はラテラルダクトの斜め後方からフロント下部を捉えたもの。ボーテックジェネレーターが見える。これは全車共通となる。今季まではフロントスプリッターの両サイドに独自のフィンを装着可能だったが、それは撤廃された。これによって下面形状は全車同じとなり、ラテラルダクトによってどう引き抜くかがカギとなる。

２日目午前に駆動系が壊れたが、どうやら制御系の問題が遠因にあるようだ。共通パーツが増えた分、その不具合もあったようで、２日目の朝には３社による緊急ミーティングが開かれていた。トラブルシューティングに時間は費やされたものの、シェイクダウンとしてはまずまずのデータが得られたようだ。

完全イコールへ。

UNVEIL

90

リヤハッチ形状は、ウイング下に至るまでに一瞬でも水平面があると有利とされているが、スープラにはそれはなく、陣営内では残念がる声も出ていた。Class 1規定では、ボディ下面およびリヤフェンダー後方、そしてディフューザーも全車共通となる。ディフューザーは元々共通ではあったが、形が改められ、バーチカルフィンの下部が欠けた形状となる。スープラのラテラルダクトはシンプルではあるが、来季のホモロゲート期限までは別バージョンをトライする予定だそうだ。足回りのパーツ（ロッカー、アーム、スタビ、アップライト等）が共通化となったが、それはグリップが低いDTMに合わせたものであり、アームの細さからくる強度不足を不安視する声も挙がっていた。もちろんTRDで耐久試験にかけた上での走行だが、熟成が進んでスピードアップした場合、日本のハイグリップタイヤに適応しきれるかも注意すべき点だろう。なお、TRDでは最近シミュレーターを導入し、今回のシェイクダウンに向けた準備に活用している。16年のLC500のシェイクダウンでは、開発車のホイールはTWSをメインに履きつつレイズを比較していたが、スープラでは終始レイズを履いていた。

”ラテラルダクトは別バージョンも今後のテストでトライする予定“

TOYOTA GAZOO Racing

SUPRA



 S.Suzuki

S.Suzuki

並みで、「速そう」との声

FRONT VIEW

フロントグリル内の各ダクトの配置は、おそらくLC500を踏襲していると思われる。ライトはLED３灯から６灯に増えた。マシンを前から見た場合、ウイングがキャビンによって遮られる面積が、GT-Rよりもスープラの方が多い。

TOYOTA GAZOO Racing

SUPRA

完全イコールへ。

UNVEIL



S.Suzuki



T.Ogasawara

SIDE VIEW

ラテラルダクトは、車種が変わっても正常進化版であり、従来の手法を踏襲しているように見える。ボンネットピンの位置が、バンパーサイドからヘッドライト下部に移動している。ブレーキのシュラウドは従来どおり。

S.Suzuki

REAR VIEW

特徴的なスープラのリヤビューも含め、関係者の間では「市販車よりカッコいい」と評判であった。ルーフの“コブ”は、市販車よりも目立っているような印象だが、これは規定に合わせたスケーリングの結果と推測される。

> “ **全体のまとまり感はLC500**





NISSAN

GT-R NISMO GT500



完全イコールへ。

UNVEIL

GT-Rと言えば、その過激な形状のラテラルダクトでファンの目を喜ばせてくれるが、新型は過去最強と言える。走りの方は、「特性はあまり変わらないまま、全体的にダウンフォースが減った感じ」と松田次生は言う。ベストタイムは1分48秒558で、スープラに遅れること約1秒3。それでも16年9月にシェイクダウンした当時よりも約コンマ4秒も速く、「シェイクダウンとしては悪くない」と次生。BOSCHの制御にはスープラ同様に手こずって稼働しないセンサーが発生した。ロニー・クインタレッリがドライブ中、スロットルが戻らなくなりフルロックするシーンも見られた。また、ドライブシャフトをはじめ各共通部品にもトラブルが発生し、ピット滞在時間は長くライバルから心配される場面も。松村基宏ニスモ総監督は、「システムチェックの最中なので、本気の状態ではない。エンジン回転の上昇なども19年型と比べてリズムが合わないので、ドライバーはストレスがたまったと思う。だから彼らからは厳しい意見が出ている」と語る。とは言え、ECUの制御にかかる手間は想定内であったようで、次生も「走る時間は少なかったけどいいシェイクダウンだった」と前向きだ。



S.Suzuki

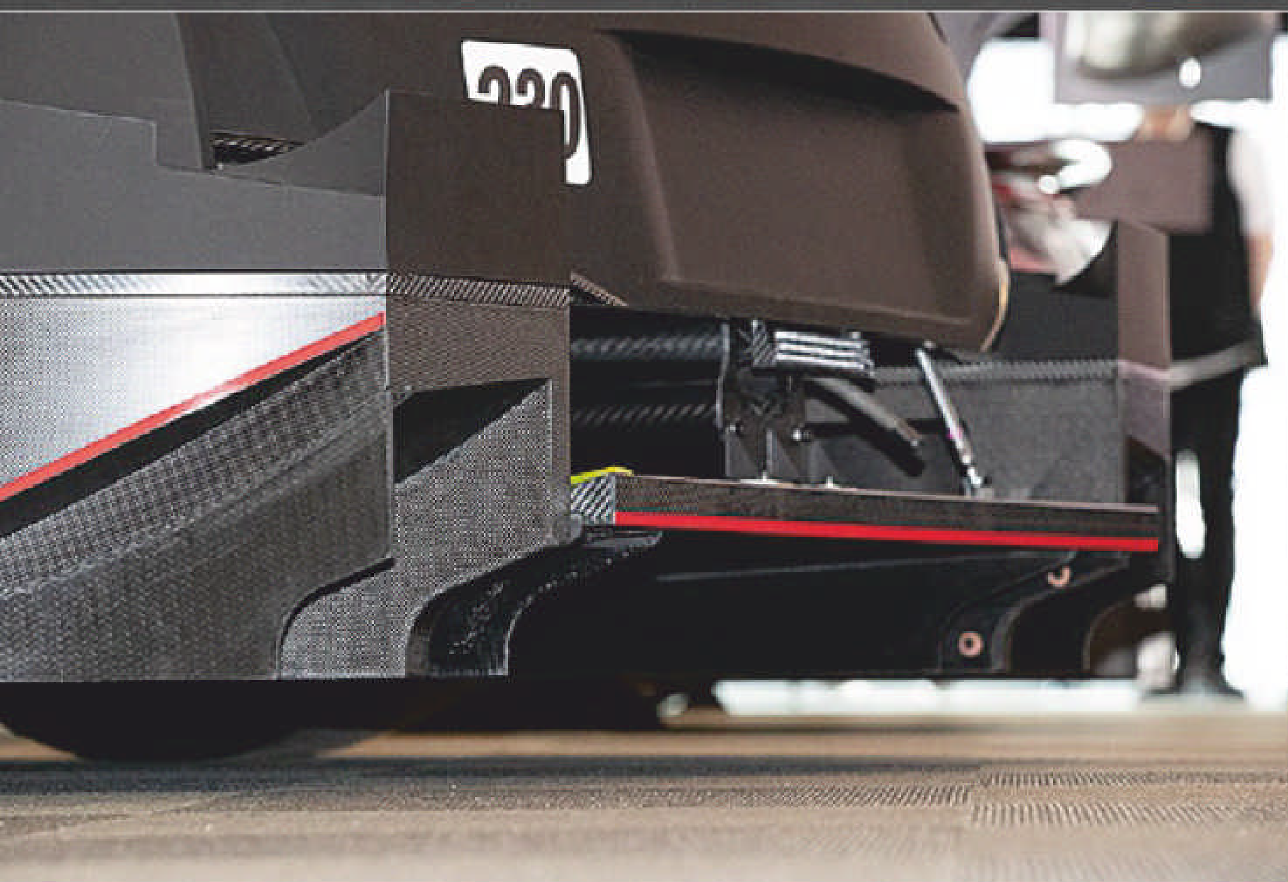
過激なラテラルダクト同様、ミラーも凝るのがニッサンだ。20年型にはDTM車両と同じようなフォルムに。水平方向のステーは、よく見るとウイング形状になっている。

”過激な空力は相変わらずダズル迷彩なしは余裕の表れ？“



S.Suzuki

「触るとケガするレベル」のラテラルダクト。巨大なナイフが上斜めに向けて４本並んでいる。例年ダズル迷彩カラーで隠す同陣営だが、新型は丸出し。余裕の表れ？


S.Suzuki

ディフューザーおよびリヤフェンダー後方は全車共通になり、そしてそれは従来よりもダウンフォースは減る方向だ。当然フロントも減ったリヤに合わせる必要がある。

 S.Suzuki

S.Suzuki

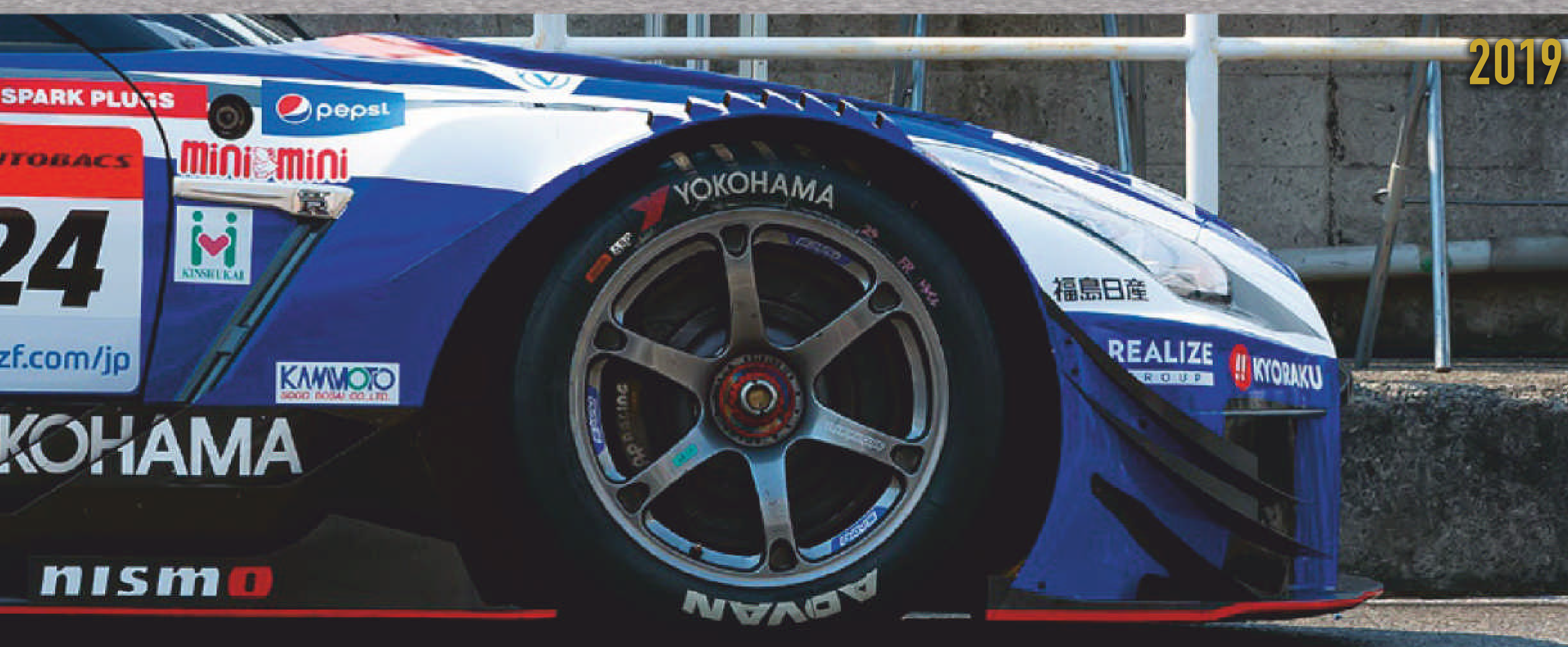
空気はどのように作用する?

FRONT VIEW

フロントから見て19年型との違いは、ミラーのみといったところ。カナードやグリルにおける変更点も見つからない。今季型のエアロのフロント部は必要充分か？



S.Suzuki



M.Kamio

NISSAN

GT-R NISMO GT500

完全イコールへ。

UNVEIL

SIDE VIEW

19年型とラテラルダクトを比較すると、空気の跳ね上げ方向がより上に向けられているのが分かる。その空気は、この後どのように作用するのかが知りたいところ。なお、ホイールはレイズだけでなくBBSもテストしていた。

S.Suzuki

REAR VIEW

リヤビューはClass 1規定で共通となった個所のみの変更のようだ。19年型はバンパー下部が市販車の形状が残っていたが、20年型ではそれがなくなり大きく開いている。

“ラテラルダクトで跳ね上げた







S.Suzuki

ルーフ後端の横方向に設けられた突起。これはフロントにエンジンが載った場合、構造物が後退した分の“逃げ”。FRにしてもその移動距離はわずか200㎜程度に収まるのだとか。



S.Suzuki

写真は06年にホンダが製作したFRのNSX（本誌No.1141に掲載）。実戦に投入されることはなかったが、このマシンが記憶にあるファンも多いことだろう。だが20年型はロングノーズNSXではないようだ。

完全イコールへ。

UNVEIL



NSXは、複数に渡る共通部品の調達が間に合わず、シェイクダウンは見送られた。そのため発表会に登場したNSXは「ショーカー」であり、エンジンは搭載されていないと思われた。とは言え、エキゾーストがサイド出しになっていたり、インタークーラーがフロントにあったりと、“ミッドシップではないNSX”が披露された。ホンダは「Class 1に完全に準拠」を宣言し、つまりそれは規定にある「車室の前にエンジンがある」ことになる。本番車のフォルムはどうなるのか気になるところだが、様々な方面の噂をまとめると、「並べないと分からないレベル」にあるようだ。多少ボンネットは高くなるものの、ノーズはほとんど伸びず、顔の印象も変わらないとか。発表会後、ホンダの佐伯昌弘プロジェクトリーダーはそのまま鈴鹿に居残り、ライバルの走りを偵察。ホンダはECU制御で苦労する彼らの状況を横目で見つつ、現在Sakuraでできる限りの準備を行なっている。「4輪ダイナモなどがあれば完璧に仕上げられるけど、そういう施設がない。シフトの制御も、プロペラシャフトを付けて確認できるベンチがあればいいけど、それもない」（佐伯氏）ため、最後は実走行での確認作業が必要だ。

HONDA

NSX-GT

”後出しジャンケンはどう出る？静かに爪を研ぐ新NSX“



HONDA

NSX-GT

完全イコールへ。

UNVEIL



S.Suzuki

ミッドシップの場合はエキゾーストは後ろ出しだが、サイドから出されている。FRになればドア後方のエアインレットも塞がれ、ドラッグ低減につながる可能性が高い。

FR経験が長いライバル２メーカーは、現行マシンシェイクダウン当時はターボの熱対策以外にはプロペラシャフトの問題があった。エンジンが共振回転域に入ると、ペラシャが破損してしまうのだ。HSV-010（2010年デビュー）以来のFRとなるホンダにとって、これはいずれ直面する問題だろう。HSVでの経験があるものの、以前と比べてエンジンもプロペラシャフトも違うので、技術としてはゼロスタートになるのだという。ECUの適応の対策と合わせ、膨大な準備が必要になるが、すでに２日間（８時間）の遅れとなる。とは言え、HSVではデビューイヤーにチャンピオンに輝いているホンダのこと、ライバルからの警戒心は高い。ところがホンダの佐伯氏は、ECUの制御がうまくいかずコースに出ていかない２メーカーを見て、「走れていないのにイライラしている雰囲気がなく、余裕があるのが不気味」と語っていた。３メーカーの戦いの本当のスタートは、10月に行なわれるオートポリステストが最初となる。

T.Ogasawara





S.Suzuki

BONNET

ボンネットのエアアウトレットは、19年型以上に空気を抜く必要があるため大きく後方にまで開かれている。さらにインタークーラーとラジエターで分割され、これはGT-Rと同じ手法だ。

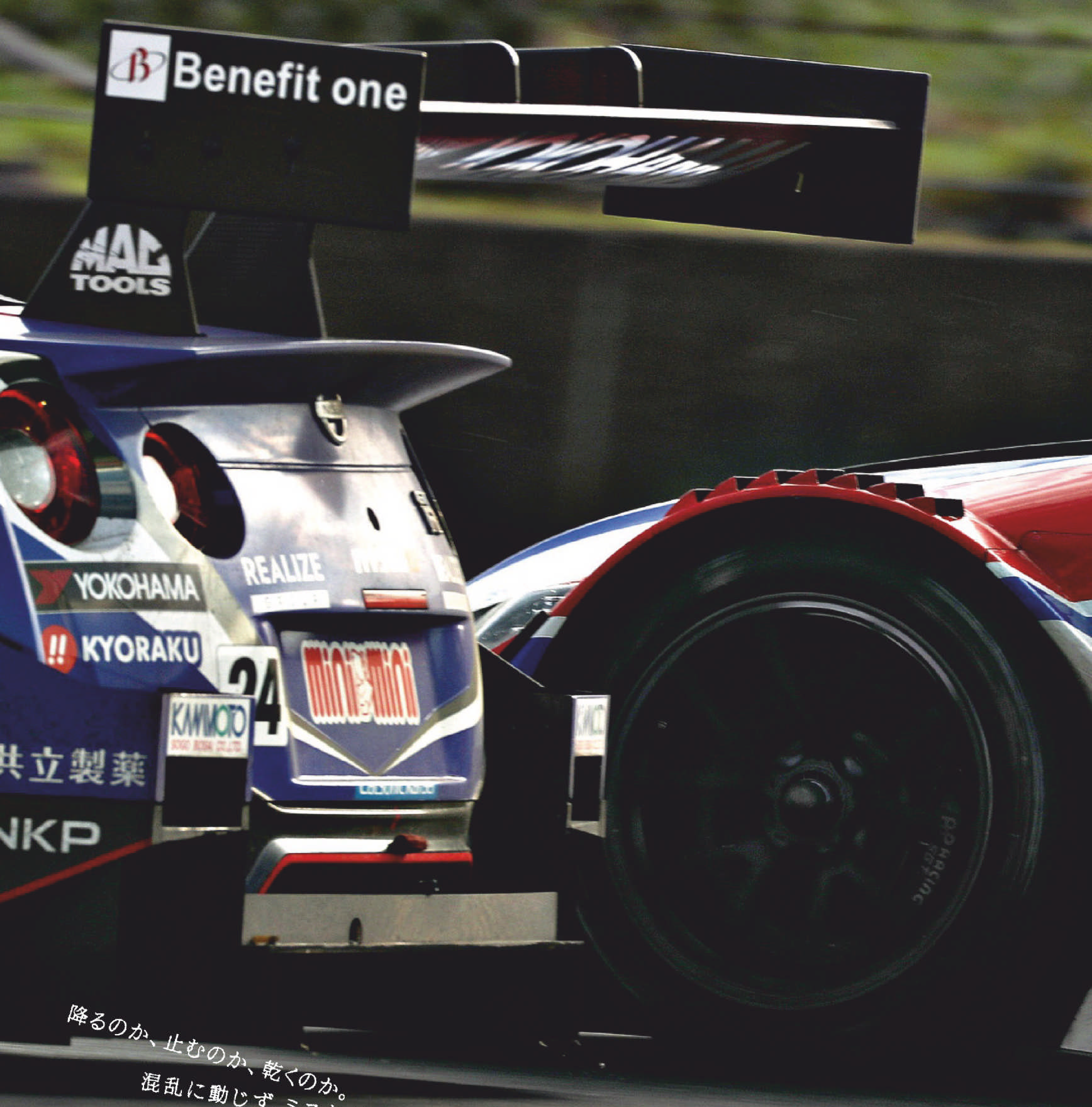


S.Suzuki

フロントグリルを覗くと、サイドに従来どおりのラジエターが見え、センターにはインタークーラーが見えた。他のFRとは違い縦に置かれている。エンジンルームのレイアウトが気になる。

3車の戦いの本当のスタートは10月のオートポリステストから


FLEX
T.D.P.
豊田合成
AUTOBACS
39
zf.com/jp
Racing Development
TRD
豊田通商
小松開発工業
ADVICS
LG
MIZUNO
SUUNTO



降るのか、止むのか、乾くのか。
混乱に動じず、ミスなく戦え――

非常時の決断力

予報どおり、レース中盤に雨はきた。もう“平時”の戦略は通用しない
一瞬の判断ミスが、決断のおくれが、天国か地獄か、行き先を決める
その判断が正しかったかどうかは、チェッカーの瞬間まで“証明”できない

Text : autosport web ／ auto sport　Photo : 吉田成信（Shigenobu Yoshida）

Photo : 吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）
小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／北川正明（Masaaki Kitagawa）／田村 翔（Sho Tamura）

それぞれが生き残りを懸けて挑んだ シーズン“最重量”ラウンドの波乱

▼パーフェクトまであと少し ケーヒンの「複雑」な週末

公式練習、予選Q1、Q2すべてでトップタイムをマークし、パーフェクトな流れを作っていたケーヒン。決勝前のウォームアップで電気系統のトラブルからストップしてしまうが、短時間で対策を施し無事PPからスタートした。ピットではスリックを選択したが、その後雨が強まったためレインへと交換。ピットは一度増えてしまったが、終盤は乾きかけの路面で速さを発揮し、デンソーを追い詰めた。勝ちを狙えるレースだっただけに「複雑」と金石勝智監督。

S.Yoshida



▼悔しいグリップダウンと ピットでの「直角停車」

ARTAは予選２番手からスタート。「タイヤの状態がいいときはそこそこいいペースで走れるんですが、その後にドーンとグリップが落ちてしまうことがあって」（伊沢拓也）徐々に後退、ピットではウエットの選択を当てたものの、手前に55号車がいたことで給油ホースが届かず、切り返してタイムロスを喫してしまう。「それでもSCが入っていて同一周回で戻れた。今日のようなレースはゴールすることが大事だなと感じました」（伊沢）。



N.Mitsuhashi

▲超ヘビー級で6位獲得も、心は晴れず

額面120kg、実質100kg相当のウエイトを背負ってオートポリスに臨んだランキング首位のワコーズ。予選ではさすがにPPから3.2秒遅れの14番手と苦しんだが、決勝では的確なタイミングでのウエットへの履き替え、そして荒れた展開も手伝って6位でチェッカーを受けた。「最後の10周くらいで乾いてきて、ドライに替えるかどうか迷いました。結果的にスリックだった37号車が前にはいますが、（替えた時の）リスクを考えるとそんなに悪くはなかったかも。でも37号車の位置を考えると悔しい」（山下健太）。

K.Kobayashi

S.Yoshida



雨量とタイヤの相性も勝負を左右

「ピットタイミングは完璧だった」とウェッズの後半担当、坪井翔。コースに戻ると３番手へとジャンプアップしていたのだ。ただし雨は全域で強く降っていたわけではなく、雨量が多かったのはセクター３のみ。「雨量が少ないときはヒートアップしてしまって、グリップしませんでした。最後はセクター３も乾いてきてしまい、タイヤの表面がボロボロの状態になって、勝負する次元ではなくなってしまった。いつスピンしてもおかしくない状態でした」。

S.Tamura



前代未聞の緊急参戦「やるべき仕事ができた」

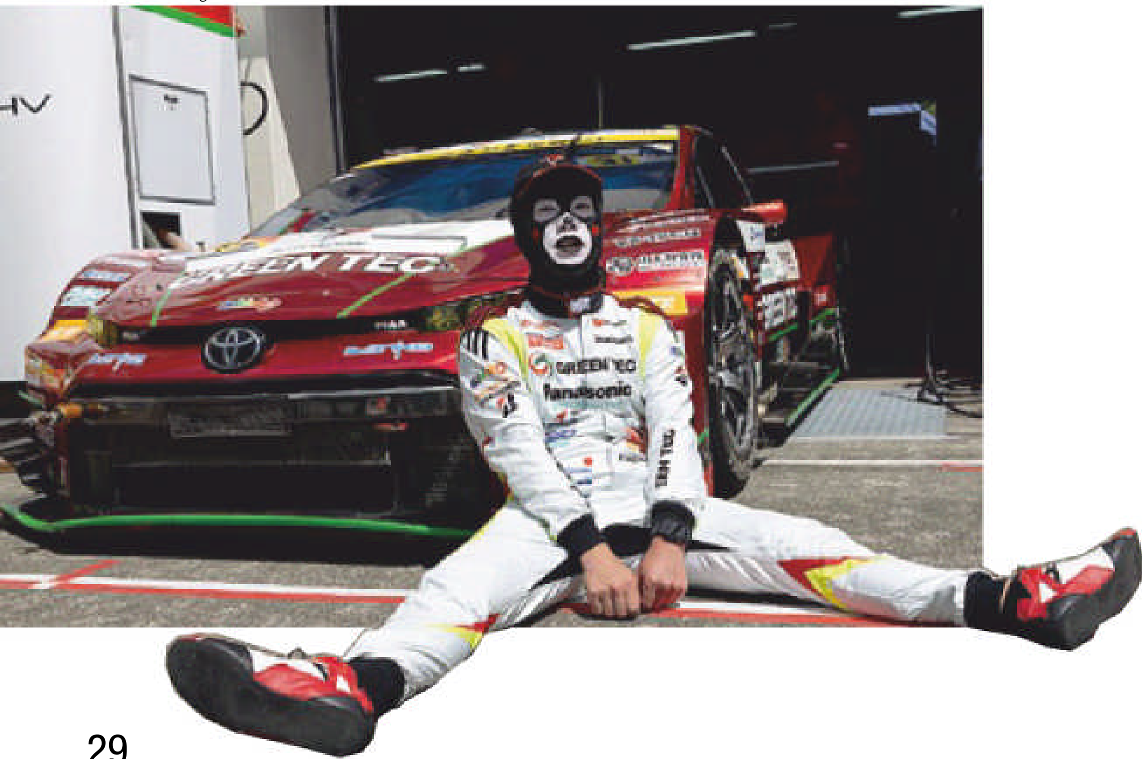
予選後にジェームス・ロシターが急病に見舞われたため、カルソニックGT-R陣営はTV解説の仕事で来場していた千代勝正に代役出場を打診。日曜朝からオーガナイザーや審査委員会などの確認を経て、監督会議でも許諾が得られたことから、出場が決まった。装備品一式を借り、青いレーシングスーツに身を包んだ千代はウォームアップで初めてのインパルのマシン、そしてBSタイヤを経験した。チームはこのときの千代のコメントを受けて、セット変更も施している。決勝では後半、雨中のスリック走行でコースオフを喫するも、12位完走を果たした。「短い時間でやるべき仕事はできたかな、と。まずはジェームスの回復が一番です」。



悪夢の1周目クラッシュ 連覇は絶望的状況に

「オープニングラップを終えてマシンが戻って来なくて、『あれ？』と思っていたら、山本（尚貴）から『ごめん』と無線が入った」（レイブリック伊与木仁エンジニア）。チームによると、最終セクターでモチュールNSXと順位を争うなかで縁石に乗ってコントロールを失い、ガードレールにぶつかった後、スポンジバリアで止まったのだという。大破したフロント部が、衝撃の大きさを物語る。ランクトップからは36点差と、連覇は絶望的な状況となった。

M.Kitagawa





Y.Yoshimi

トップに立つも無念のペナルティ

ウエイト感度が高いオートポリスに、GT300で最重量となる73kgのウエイトハンデを積んで挑んだARTA NSX GT3。予選７番手からスタートを担当した高木真一は、途中からクールスーツが機能しないトラブルに見舞われたが、32周目に２番手でピットへ。しかし、このタイミングは雨量が増えたことでGT500も含めて多くの車両がピットへなだれ込んでいた。そしてリリース時、ウェッズLC500と接触。福住仁嶺は一時トップに立つが、この接触でドライブスルーペナルティに。６位に終わったが、ランキングトップは死守している。

プレッシャーがかかる状況でもルーキー中山が平常心でいられた理由

「抜かれてもいい」。勝利を呼び込む“一点集中”

Text：中野一史（Kazushi Nakano）

ルーキーにとってGT500は難しいものだ。マシンは繊細でスイートスポットも狭く、レースではGT300を掻き分けながらバトルをしなければならない。「メーカーを背負う」プレッシャーもある。初年度にして勝ち星を挙げることは、容易ではない。

27歳でGT500デビューを迎えた中山雄一も、当初は平常心ではいられなかった。だが、開幕前のあるできごとで、意識が変わったという。

「オフのテストで、〝いま頑張っちゃいけない〟というところで頑張ってしまい、クルマを壊してしまって……」。そこで中山は〝初心〟に返ったのだという。このチームで自分のやるべきことは何なのか？　出した答えは「ひとつのことに集中しよう」だった。

予選Q1担当は「緊張する」と言うが、「『これだけはやらなきゃいけない』っていうことを定めると、力を発揮できる」と目の前の一点に集中し、乗り切ってきた。思うような結果はなかなか出ず、苦しい半年間だったが、その力が試される場面がやってきた。

前半担当のヘイキ・コバライネンと田中耕太郎エンジニアの好判断によりベストなタイミングでウエットタイヤを履けた。SCの車列で直後にいた周回おくれのモチュールNSXがスリックだったことで、リスタート時に大きなギャップも築くことができた。しかし、ケーヒンが猛烈な勢いで追い上げてくる。トップを守りきることができるのか――。ルーキーにとってはとてつもないプレッシャーのかかる状況だ。

しかし当の中山は「抜かれてもいいや、くらいの気持ちでした」と言う。平常心でトップを走っていたというのだ。中山が集中していたのは、ただひとつだけ。ダンプコンディションのなか、レインタイヤを壊さずにゴールまで走りきること、それだけだった。GT300をブリヂストンタイヤで戦った経験も活きていた。

「GT500デビューは遅かったですが、精神的に鍛えられてここに上がって来られたのはよかったと思う。今回はとくにやることが明確で、レインタイヤを壊さないように最後まで走りきる、それにフォーカスできていました」

今回のデンソーはまた、マシンのセットアップ面でも大きなトライをし、成果があったという。「これまで僕らは、予選でのフロントグリップ不足に悩んでいた。でも、今回土曜日にいいセットアップが見つかったんだ」（コバライネン）。この勝利でランキングは3位へと浮上、16年チャンピオンチームの覚醒が、シーズン終盤を盛り立てる。

N.Mitsuhashi



34周目、ZENT、ワコーズらと同タイミングでピットイン。「自分は『雨の量が多すぎる！』と伝えてピットに飛び込んだだけ。ウエットタイヤを選んだのは耕太郎さん。グレイトな決断だったと思う」（コバライネン）。

N.Mitsuhashi

「あと2周あれば優勝、1周少なければ6位」だったキーパーの“我慢”

ドライバーの言うことは聞くな

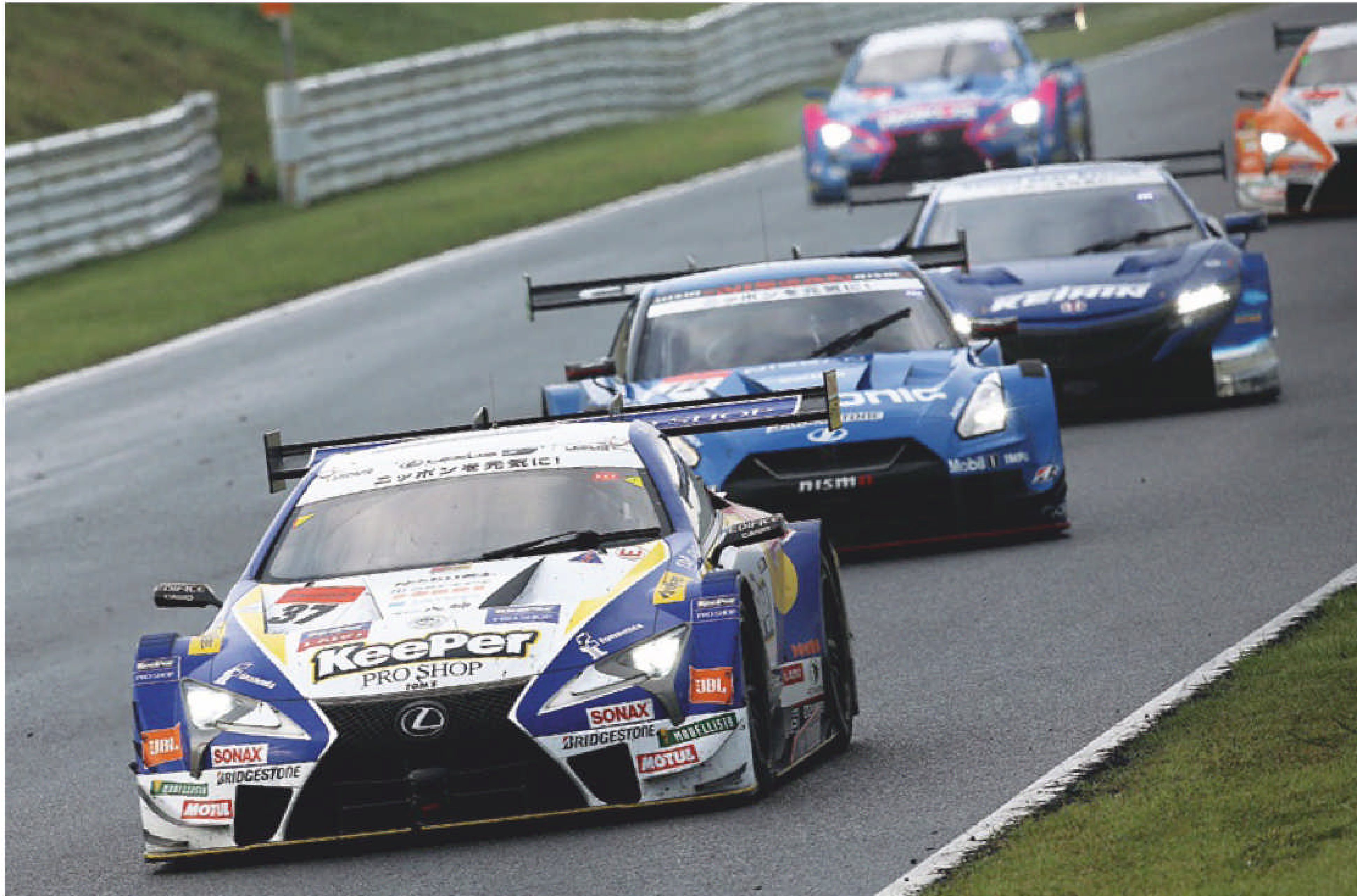
Text：中野一史（Kazushi Nakano）

後半担当の平川亮は「500回くらい『無理！』って言いました」と言う。

レース中盤から予期されていた本降りの雨を睨み、各車はできるだけピットタイミングを遅らせようとしていた。キーパーは29周目、前方のデンソーにスタックすることを嫌ったニック・キャシディがピットイン。この時点では１コーナー付近でのみ雨という状況だったため、チームはスリックタイヤを装着して平川をコースに送り出した。ところが直後から雨はコース全域へと広がってしまう。雨が強まりGT300車両のストップ＆クラッシュが相次いだ34周目、多くのマシンがピットになだれ込んだ。ほどなくして、このレース２度目のSCが導入される。

この時点でキーパーは、ピットを済ませていたマシンのなかではケーヒンに次ぐ２番手につけていた。だが、雨のなかのSCランでタイヤとブレーキはどんどん冷えていく。雨はいったんは小康状態となったものの、トラック上に乾いた路面はない。後方には、ウエットタイヤに履き替えたマシンも数台。SCの隊列のなか、平川の脳裏に「作戦失敗」の四文字がよぎる。同時にそれは、タイトルを争うワコーズに差を広げられてしまうことも意味していた。彼らはウエットタイヤをチョイスしていたからだ。

T.Ogasawara



スピンからのリカバリーについては「練習してるんで（笑）。F1のホッケンハイムとか見ていても、うまい人はちゃんと戻れるんですよね」と平川。あと２周あったら？　という問いには「優勝ですよね。でも悔しい気持ちは全然ない。逆にあと１周短かったら６位でしたし」。

案の定、リスタートするとデンソー、ZENT、ウェッズらのウエット勢は20秒ラップタイムが速い。瞬く間に後方へとドロップした平川は再三「スリックじゃ無理！」とピットへ呼びかける。だが返答は「このまま行って」。ここでタイヤ交換したとしても、ポイント圏外に落ちてしまうからだ。ワコーズを追う立場として大量得点が必要だったキーパー陣営は、雨が弱まる方向に賭けるしかなかった。同じくスリック組のケーヒンがたまらずピットへと飛び込んでいっても、平川とピットの間では「もう無理だって！」「ダメ、そのまま頑張れ！」のやりとりが続いていた。

残り20周、かすかな光が射す。３度目のSCラン中、平川はさっきまでとは異なる手応えを感じていた。「少しグリップしてきたぞ」。雨が弱まってきたのだ。

SC明け、ウエットタイヤに交換する僚友auを尻目に平川は「行くしかない！」と猛然とプッシュ。１コーナーではブレーキロックからスピンも喫したが「カウンター当てるとイン側のグリーンに出てしまうから、わざとスピンさせてクルマを前に向けた」。リスクを背負った走りは熱かったが、頭は冷静だった。路面は急速に乾いていった。

56周目、トップからは89秒差の８番手。タイヤにはスピンでフラットスポットを作ってしまったが、とにかく遮二無二に前を目指してプッシュすると、上位のウエット勢との差は劇的に縮まっていく。６番手で最終ラップへと突入。その直後にワコーズを捉えた瞬間、平川のテンションは最高潮に達した。さらにはARTA、そして13コーナーではZENTもパスして第３セクターを駆け上がると、３位・11ポイントを手にしていた。

「６号車を抜いたのはすごくうれしかったけど、まさか３位とは。順位は知らされてなかったので、９位とか10位かと思ってた」

平川は「さすがに疲れました」と口にしたが、その表情は満足感にあふれていた。ワコーズとの点差は、10ポイントに縮まった。「今回、６号車は苦戦していましたけど僕らはQ2に進出できて、１秒以上も差をつけられた。いま、うちはクルマもいいし、ドライバーも乗れている。この勢いでいけば、全然（タイトルまで）いけると思います」。

N.Mitsuhashi



燃リス３ランク＋38kgというハンデのなか、今回の予選ではQ1突破をターゲットにしていたキーパーは、Q1担当のキャシディが公式練習からすべてのニュータイヤを使い、平川はQ2で初めてニュータイヤを履いた。その状況での予選７番手は「充分に満足」。

演じきった離れ業

表彰台、三者三様笑顔の理由

Text：高藤昌洋（Masahiro Takato）
Photo：森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

ドライでスタートし、途中から雨が降り出す気まぐれな天候。セーフティカー（SC）は3度導入。難しいコンディションは、レース展開を荒れさせる。そして、それは下位グリッドのチームにチャンスを生む。

30周を前後して降り出した雨に、まず足元をすくわれたのがT-DASHランボルギーニ GT3（87号車）だ。単独スピンにより、コース上でストップ。チームによっては、ルーティンピットのタイミングに近づいていた。モニターからでは、そのまま動けないのか、走り出すのかまでは分からない。それを見つめるマクラーレン720S（720号車）のピットでは、わずかに映った87号車のドアが開く瞬間を見逃さなかった。「SCが入る」。当初、2～3周後のピットを予定していたが、ピットに呼び込むことを決断する。

それは他チームも同様だった。32周目、GT300では7台がピットに戻ってくる。19番手からスタートした720号車の荒聖治は、それまでに11番手まで順位を上げていた。このときチームは、ドライタイヤに交換するつもりで準備していたという。ドライタイヤとウエットタイヤのタイム関係を分析し、まだドライタイヤの方がラップタイムが速い状況にあったからだ。しかし、最終コーナーに差しかかった荒から無線が入る。「ウエット！」。チームは荒の経験と判断力を信じ、急きょウエットタイヤを用意。そこでのタイムロスにより、同周回でピットインしていたマネパ ランボルギーニ GT3（88号車）に先行を許してしまうが、この判断が奏功。88号車もウエットタイヤを選択しており、この2台がレース中盤以降の魅せ場をつくった。

ちょうどその頃、コース上では2度目のSCが導入されていた。リスタート時、88号車は15番手、720号車は16番手に位置していたが、上位9台はピットに入っていない。また、SC中に雨脚が強まりウエットコンディションになっていくなか、ドライタイヤを選択したチームが脱落。40周目には3度目のSCが出動する。

48周目の再開時には、88号車と720号車は2番手を争っていた。その後、トップを走行していたARTA NSX GT3が、ピットリリース時の接触によるドライブスルーペナルティを科されたことでトップ争いに転じる。雨が止み、ドライアップしていくコンディションになっても、88号車の小暮卓史、720号車のアレックス・パロウは1秒以内の争いを続けた。ともに乾いていく路面でウエットタイヤは厳しい状況にあったが、それをモニター越しで感じさせなかったのは、ふたりの〝キレた走り〟によるものだ。そして57周目の第1ヘアピン、GT500との絡みを利用し、パロウがブレーキングで小暮のインに飛び込みオーバーテイク。パロウは小暮とのバトルを、「楽しかった。小暮選手はアグレッシブで、とても上手」と振り返った。

一方、12番グリッドからスタートしたシンティアム LMコルサ RC F GT3（60号車）は、宮田莉朋がスタートを担当し、第1スティントを引っ張る作戦を立てていた。ピットに入ったのは40周目。結果的に2度目のSC導入直前でピットに入り、ウエットタイヤを選択したチームが上位を争ったことを考えると、この時点で勝負権を失っていたことになる。そこで飯田章監督が決断したのは、ドライタイヤへの交換だった。「2位とか3位はいらない。とにかく勝ちたかった」。

この決断に、チームでは反対意見もあったという。2度目のSCラン中、コースは完全なウエットコンディションと化していたからだ。吉本大樹も「そのときはちょっとクエスチョンだった」が、「乗り込む直前にコースから湯気が出ていて、序盤はしんどいだろうけど必ず乾いてくる」と、2014年のチーム立ち上げから17年まで相棒だった章監督の決断に同意した。

吉本に代わった直後には、3度目のSCが導入されていた。このときのポジションは10番手。48周目にリスター


T.Ogasawara


S.Yoshida


S.Yoshida
T.Moriyama

100戦目のメモリアルレースとなった吉本
「このチームで勝ちたかった」宮田
特別な一戦で果たした、特別な一勝――

トするとひとつ順位を落とし、50周目にはトップから1分近く離されていた。しかし、コースがドライアップしていくなか、ラップタイムは上位勢より5秒、8秒と上回っていき、残り4周でトップに立つ。吉本にとってスーパーGT100戦目となるメモリアルレースで、14年の第6戦鈴鹿以来の優勝を遂げた。「このまま勝てないんじゃないかと思うこともあったから、ホンマにホッとした」と吉本。60号車は今季からタイヤをダンロップに変更しており、開発が思うように進んでいないのは隠せない事実だ。前戦富士の決勝、60号車のベストラップは29台中29位、ファストテストラップを刻んだホッピー86 MCからは2秒以上も遅かった。

表彰台に登壇した3チームは、それぞれに明るい表情だった。720号車は初入賞での2位。3位の88号車、ウラカンGT3は今戦からEVOパッケージを投入しており、セッティングをゼロから見直す必要に迫られていた。そのため予選は下位に沈んだが、これでシリーズランキング2位に浮上。優勝は逃したが、光明がさす一戦だった。

そして、雨脚が強まるなかドライタイヤで走り続け、吉本にバトンをつないだ宮田。今季に向け、宮田にはチーム移籍の噂があった。しかし、宮田は「このチームで勝ちたい」と残留。60号車は昨季のタイ戦、トップを争いながらの3位だった。「同じクルマの96号車(K-tunes RC F GT3)は何度も優勝している。3位になったのは嬉しかったけど、悔しさもあった。なんとしても60号車で優勝したくて、チームに残ることを決意しました」。その雪辱を果たした宮田もまた、吉本とともに一番の笑顔を見せた。



S.Tamura

スーパーGTの動向に明るい本誌読者の方々なら、GTにおけるホイールの重要性の高さについてはご存じのはず。なかでも、GT300クラスの61号車SUBARU BRZ R&D SPORTはいち早くBBSの優位性に着目し、アドバンテージに換えてきた。その優位性とは具体的にどんなものなのか。今回はドライバーふたりが特別に明かしてくれた。

「基本的にタイヤの限界が上がったという感じなのですが、とくにそれを感じるのが富士の100Rや鈴鹿のS字などの中高速コーナー。グリップ感が少し高くなるイメージです。たとえば、100㎞/hで走っていたところを102〜103㎞/hで走っても、リヤが滑らずに粘っているという状態が上の速度域のコーナーで増幅した感じ。いままで踏めていけなかったところを踏んでいけた。あるときの鈴鹿でのテストで山内（英輝）選手がセクタータイムをガツンと上げてきて、その時点で『あ、違う次元で走れているな』って。僕が乗ったときも同じでした。これはうれしいぞ！ と（笑）。それが僕たちの武器のひとつになった。タイヤの摩耗にも変化が現れましたが、ダンロップさんとの開発も含め、いい方向に合わせ込めていると思います」

と話すのは井口卓人。BBSはF3時代に履いたことがあるというが、ここまでのポジティブな変化はGT300のBRZで初めて経験したという。

チームメイトの山内も井口同様のフィーリングだが、山内はF3時代にBBSとBBS以外のホイールを履いたことがあり、BRZでのゲインもある程度は予測できていたようだ。ただ、ここまでのものとは想像していなかったらしい。

「F3時代は、BBSを履いたら単純にグリップが上がったな、という印象でした。GTのBRZでもそこは同じですが、とくに高速コーナーで限界近くからグリップが増すという感じがあります。ロールの先にグリップがあるというイメージです。先ほど井口選手が話した鈴鹿テストでは、そのホイールでラップタイムも2分を切りました。それまでは2分を切れていなかったので、インパクトは抜群でしたね」

こうしてBBSのパフォーマンスをBRZで体感したふたりは、プライベートカーでもBBSを装着している。「BBSは感覚を研ぎ澄まさなくても感じることができてしまうホイール。市販車では、たとえば高速道路での巡航などで安定感という安心の面でもそのパフォーマンスを感じることができると思います」（井口）。

BBS × SUPER GT ELITES

Vol.06 STI

「感じるホイール」。

Photo：益田和久（Kazuhisa Masuda） 取材協力：STI

SUBARU BRZ R&D SPORT × BBS



オートスポーツwebのオンラインショップ

auto sport Web shop

https://as-web-shop.jp/

SUPER GT全戦 チケット販売中

auto sport Web shop では
SUPER GT全戦のチケットを
取り扱っております。



なくなり次第終了！



auto sport

SUPER GT チケット購入キャンペーン実施中!!

auto sport Web shopでSUPER GTのチケットを
ご購入頂くと autosportロゴのカッティングステッカーと
ウエイトハンデステッカー型ミニキーホルダーをプレゼント！

応援グッズもいろいろ取り揃えてます！



購入方法 Webへ！▶オートスポーツwebのオンラインショップ https://as-web-shop.jp/



2019 Formula 1 TIRES

メルセデス一強になった理由はタイヤにあった

味方は最大の敵になる。

昨年、よく耳にしていたのはタイヤの問題が大半だった
それに対して今季、ピレリは5つのコンパウンドを投入したが
前半戦で意図せずメルセデスをフォローする形となってしまった
そんな事態になった理由にはマシンの特性が関与している

Text：ジュリアーノ・セラゾリ（Julianne Cerasoli）
Translation：水書健司（Kenji Mizugaki）
Photo：ポール・アンリ・カイエ（Paul Henri Cahier）
ダレン・ヒース（Darren Heath）／LAT

F1ドライバーのインタビューで、タイヤに言及しないものはまずないと言ってもいいほどで、しかも批判的な意見が多いように感じる。ただ、昨年はタイヤに関する不満がもっぱらオーバーヒートだった（1周の予選アタックの終盤で発生することさえあった）のに対し、今季はその正反対で、チームはなかなかタイヤに熱を入れられないという課題を抱えている。今季、ピレリはオーバーヒートとブリスターの発生を防ぐために、タイヤの構造を変えてきた。だが、パドックでは、彼らは少々やりすぎたのかもしれないと受け止められているのだ。

タイヤの温度を適切なワーキングレンジまで上げて、その範囲に維持するのが難しいという問題で、もっとも苦しんでいるように見えるチームはフェラーリだ。そして、それが前半戦での展開にも大きく影響している。とくに昨年の序盤戦において、フェラーリのマシンの最大の長所は、メルセデスのようにタイヤに大きなエネルギーを加えないことだった。ところが、タイヤの構造が変わった途端、彼らの強みは一転して最大の弱点になり、それと同時にメルセデスの圧倒的優位な状況を作り出した。

「タイヤが昨年のものとは違う。これは事実だ。そして新しいタイヤが、あるクルマには合っていて、別のクルマにはあまり合わないのかもしれない」と、フェラーリのチーム代表マッティア・ビノットは言う。

D.Heath



現時点で14戦を終えて、10戦でメルセデスが勝利をあげている。もちろんメルセデスが苦手だった低速コーナーにマシンを合わせてきたこともあるが、同時にレースでの優れたタイヤマネジメントも全チーム中随一だ。

LAT

「フロントタイヤに熱を入れるのが難しい。温度を下げる努力をしていた昨年とは、まったく逆の状況だ」

対して、ピレリのレーシングマネージャー、マリオ・イゾラは、あくまでチームの要望に沿ってタイヤの仕様を変えたにすぎないと語っている。

「昨年はブリスターの発生、オーバーヒート、そして一部のコンパウンドの間で、ラップタイムデルタが小さすぎるという問題が指摘された。そこで私たちは、構造の最適化、オーバーヒートとブリスタリングの防止、タイムデルタが均一になるようなコンパウンドの設計に努力を傾けた。今季、これまでのところ、ひどいブリスターは発生していないし、オーバーヒートの事例も減っている。タイヤが一段とトリッキーになったと言われると、たしかにそうかもしれないが、その点でも昨年と比べてそれほど大きな違いがあるとは思わない」

ともあれ、タイヤというファクターが、今季のメルセデスの強さを解き明かすための重要なポイントのひとつであることは間違いない。レッドブルのチームボス、クリスチャン・ホーナーは語る。

「昨年と比べて、よりコンサバなタイヤになったようだ。ピレリに立場に立ってみれば、それは充分に理解できる。ただ残念なことに、1ストップのレースは最高にエキサイティングとは言いがたい。また、タイヤの特性を理解して使いこなすのが極度に難しく、現状ではそれがメルセデスの最大のアドバンテージになっていると思う」

2〜3℃＝ラップタイム10分の1

では、なぜタイヤの温度はそれほどまでに重要で、今年のタイヤはどのような形でレースに影響をおよぼしているのだろうか。

グリップレベルとデグラデーションが進む速さは路面温度によって変わるため、その時々でタイヤがもっともよく機能する温度を、常に正確に探り当てるのは容易ではない。現在のF1のタイヤは、いわゆるオペレーティングウインドウ、別の言い方をすればグリップレベルの面で最高の性能を発揮するスイートスポットが極端に狭い。そして、タイヤの温度がウインドウから外れるとグリップレベルは下がり、結果としてラップタイムは落ち、それと同時にクルマがスライドしやすくなって、デグラデーションが進む可能性が高まる。実際、最適なオペレーティングウインドウからほんの2〜3℃外れただけで、ラップタイムが10分の1秒遅くなることもある。

クルマが充分なダウンフォースを発生すれば「魔法」が効く

さらに厄介なことに、走行中の前後のタイヤ温度は同じではない。したがって、路面温度の影響も前後で異なり、グリップレベルの上がり方、あるいは下がり方も同じとは限らない。結果として、路面温度が変化するとクルマのバランスも変わってしまう。

このスイートスポットをできるだけ外さないようにするには、セットアップとドライビングスタイルの両面でさまざまな努力が必要だ。しかし、すでにフェラーリも気づいているように、クルマが充分なダウンフォースを発生すれば、その「魔法」を効かせるのも楽になる。

「昨年より難しくなっているのは間違いない」と、レーシングポイントのテクニカルディレクター、アンドリュー・グリーンは言う。

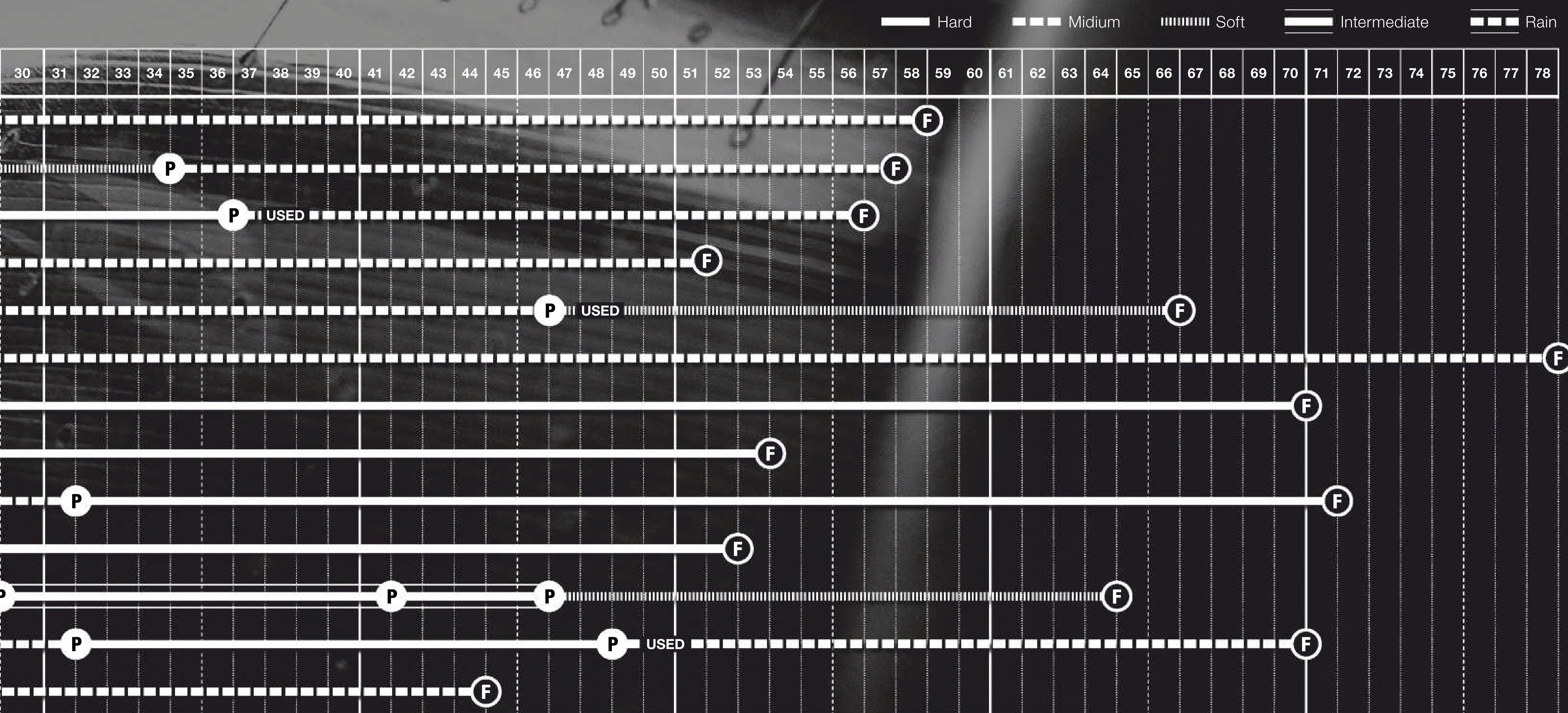
「クルマも含めて、今季はいろいろなところが変わった。しかし、タイヤの温度をワーキングウインドウに入れて、そこに維持することが難しくなったのは、やはりタイヤそのものが変わったからだ。この問題に対処するため、私たちもあらゆるツールとリソースを注ぎ込むことを強いられたが、やはり確実に効果があるのはダウンフォースの強化だ。ダウンフォースが大きければ大きいほど、タイヤのマネジメントは楽になる。グリッドの上位へ行くほど、タイヤマネジメントに悩んでいるチームが少ない理由もそこにある」

中団グループのチームがかつてない僅差で争っていることも、レーシングポイントのようなチームにとっては、タイヤの理解が最優先課題になる理由のひとつだ。このグループでは、タイヤをうまく使えるかどうかが、Q1落ちかトップ10グリッドからスタートできるかの違いにもつながる。

「タイヤの使い方を決めるために、レースに向けてデータを集めることが週末の最大の仕事のひとつになる。そして、どのコンパウンドを使うか、そのタイヤをウインドウ内に保てるか、セーフティカーが出たらどうするか、といった課題にも答えを出しておかねばならない。舞台裏では、そういった多くの作業が行なわれている」

タイヤが持つピークの先

タイヤの温度が上がりにくいと、ドライビング以外にもさまざまな面に影響がある。まず予選のアウトラップでタイヤに充分に熱を入れるには、よりアグレッシブな走り方をしなければならない。また、スタートと1周目に順位を下げるリスクを考えると、最初のスティントで硬い方のコンパウンドを選ぶのはためらわれるかもしれない。レース中の戦略的判断でも、タイヤのウォームアップに時間がかかる可能性が高いことを考慮する必要があり、ペースが悪くなければステイアウトを選択するケースが増える。そして、セー



フティカーが入ったときには、チームがピットストップを指示することが多くなる。消耗したタイヤが冷えた状態でリスタートを迎えるのは、かなりリスキーだからだ。

　グリーンによると、今年のタイヤの使い方が難しいのは、温度が上がりにくいことに加えて、ワーキングレンジも昨年よりわずかに狭くなっているからだという。

「タイヤを傷めずに最適なウインドウまで持っていくのが、ほんの少しだが難しくなっている。その作業はとくに慎重に進める必要があり、ドライバーたちに好きなようにドライブさせるわけにはいかない。うまくタイヤの温度を上げるにはどういうドライビングをすべきか、細かく指示しなければならないんだ」

　やはり、オーバーヒートの問題を解決しようとしたピレリの対策が、少しばかり度を越していたのだろうか。「そういう言い方もできなくはない」と、グリーンは語る。

「当然のことながら、昨年のタイヤを今年のクルマに履かせるという実験はしていないから、断定的なことは言えない。だが、タイヤのコア温度を下げてブリスターの発生を防ぐために、ピレリがトレッドゴムを薄くするという仕様変更をしたことはたしかで、その結果、私たちはうまくタイヤを機能させられずに苦しんでいる」

　これに対してイゾラは、昨年12月のテストで、どのチームも平等に新しいタイヤを試す機会を得ていたと反論している。

「問題の責任が私たちにあるとは思わない。昨年とは違うタイヤになることは事前に通知してあり、チームにはアブダビでタイヤをテストする機会を提供した。テストは天候にも恵まれ、2019年に使う予定のコンパウンドレンジを全部そろえて、各チームに20セットを渡していた」

　この発言に対してビノット代表はそのとおりと認めたうえで、12月の時点では新車のプロジェクトもかなり進行していたと指摘した。つまり、新しいタイヤにマッチしない方向でクルマがデザインされていると、フェラーリがそうだったように、最初からハンデを背負うことになるわけだ。

「昨年はシーズン中に何度かタイヤテ



今季のフェラーリはクルマの特性を昨年から変えてきたことが、前半戦の苦戦の理由だ。あったはずのダウンフォースは削られ、それによってタイヤを使うために必要だったダウンフォースを失ってしまった。

LAT

P.Cahier

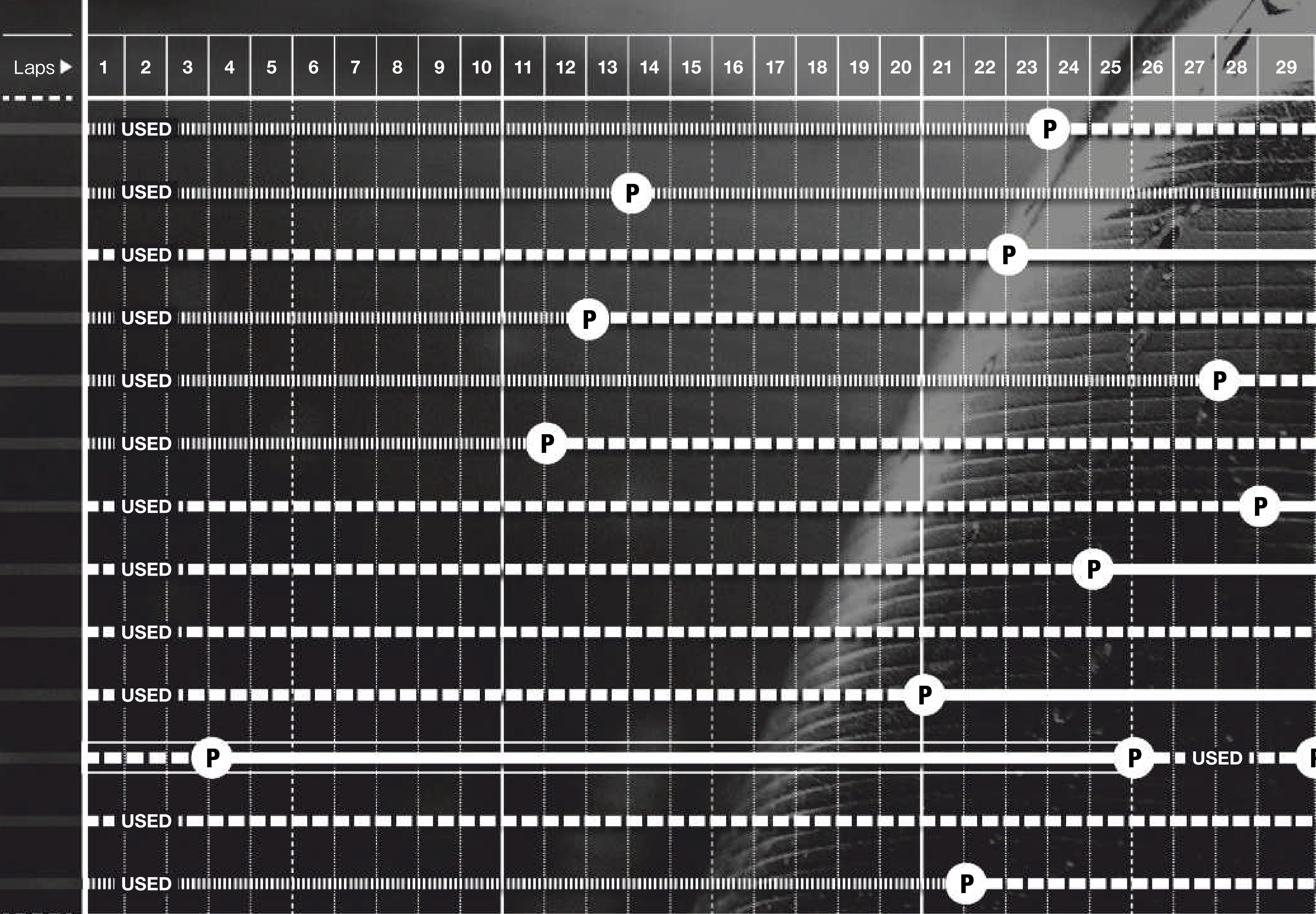
戦闘力向上には「PU」よりも「タイヤへの理解」が近道

2019 Tires Allocation

HARDEST ← → SOFTEST

Round		C1	C2	C3	C4	C5	Winner
1	オーストラリア		H	M	S		V.ボッタス
2	バーレーン	H	M	S			L.ハミルトン
3	中国		H	M	S		L.ハミルトン
4	アゼルバイジャン		H	M	S		V.ボッタス
5	スペイン	H	M	S			L.ハミルトン
6	モナコ			H	M	S	L.ハミルトン
7	カナダ			H	M	S	L.ハミルトン
8	フランス		H	M	S		L.ハミルトン
9	オーストリア		H	M	S		M.フェルスタッペン
10	イギリス	H	M	S			L.ハミルトン
11	ドイツ		H	M	S		M.フェルスタッペン
12	ハンガリー		H	M	S		L.ハミルトン
13	ベルギー	H	M	S			C.ルクレール
14	イタリア		H	M	S		-
15	シンガポール			H	M	S	-
16	ロシア		H	M	S		-
17	日本	H	M	S			-
18	メキシコ		H	M	S		-
19	アメリカ		H	M	S		-
20	ブラジル	H	M	S			-
21	アブダビ			H	M	S	-

Winners' Tires Summary



上記は今シーズン使用されるタイヤアロケーションの一覧と、レースで勝利したドライバーのタイヤサマリーを表したものだ。アロケーションを見るとピレリが開幕前に発表していたとおり、一般的なコース特性に合わせた保守的な印象を受ける。そしてこれを見る限り、ダウンフォースとパワーをバランスよく持つメルセデスに有利である感は否めないだろう。とくに、全戦で必然的に使用されるC3タイヤを有効活用できているようだ。

ストがあり、私たちもそれに参加した。そして、アブダビでは全チームが新しいタイヤをトライし、それらは実際に供給されたレースタイヤに近いものだった。今季のタイヤの現物を受け取ったのは2月になってからだ。ただ、いずれにしてもアブダビでタイヤを試したときには、もう新車の開発は相当進んだ段階にあった」

それでもなお、イゾラは、タイヤの特性に責めを負わせるのは不当だと主張する。

「昨年とはウォームアップ特性が異なり、タイヤにより大きなエネルギーを加える必要がある。チームがリムクーリングに関してさまざまな工夫をしているのは、それを充分に理解しているからだ。実際、タイヤに充填された空気の温度をコントロールできれば、空気圧と温度を適切な範囲に保って、タイヤのスイートスポットを見つけるのに大いに役立つだろう。つまり、タイヤが理解しづらくなったわけではなく、ベストな形でタイヤを使うために傾けている努力と、それによって得た成果がチームによって違うだけだ。ワーキングレンジについて言えば、ある範囲を持ったウインドウがあるとして、そのなかでもピークの部分だけを使おうとすれば、当然その幅は狭くなる」

ワーキングレンジに関して、イゾラが言わんとしているのは、タイヤが高いグリップを発揮する温度ウインドウの範囲内でも、グリップレベルは均一とは限らないということだ。そして、チームは「ピークのなかのピーク」をとらえようとして、そのコントロールの難しさに頭を悩ませている。タイヤの正しい使い方を探し当てることができれば、たとえばパワーユニットの開発に力を入れるよりも、ずっと簡単にパフォーマンスを引き出せるからだ。

間違いなく言えるのは、タイヤはクルマと路面をつなぐ唯一の要素であり、いつの時代もパフォーマンスの根源であるということだ。そして、ピレリは来季も基本的に同じタイヤを供給する可能性が高いことが考えられる。そのため、後半戦からはメルセデスだけでなくライバルたち、とくにフェラーリはこのタイヤをうまく使えるように対策を加速させてくるに違いない。

岡山でSFライツと〝共演〟もある？

童夢F111／3が初走行完了 岡山で〝日本版F3R〟発表へ

Text：上坂元宏樹（Hiroki Kamisakamoto／本誌）

本誌でも折に触れて取り上げてきたF3リージョナル（F3R）向け新シャシー、『童夢F111／3』のシェイクダウンが9月10〜11日、岡山国際サーキットで実施された。

この2日間の走行は、両日ともにドライコンディションで行なわれ、ドライバーはベテランの加藤寛規に加え、若手の片山義章と金丸ユウが担当。初日は加藤と金丸が、2日目は引き続き加藤と片山が新車を走らせた。

シェイクダウンにはトラブルがつき物だが、童夢の最新シングルシーターは目立った問題もなく淡々と周回。途中、外装部品の留め具が外れるなどの小さな不具合はあったものの、走行を中断せざるを得なくなるようなトラブルは発生せず。童夢が最優先確認事項としていたというエンジンやギヤボックスなどの制御系や冷却系も問題なく機能し、初日に51周、2日目に47周、合計98周＝369㎞を走破した。F3のレースは100㎞未満で行なわれるため、3レース・1大会分を超えるマイレージを稼いだことになる。初めて走るレーシングマシンとしては、十二分な信頼性を示したことは間違いない。

今回はシェイクダウンであったため各部の機能チェックに焦点を当てていた。そのため、ラップタイムは1分29秒台にとどまったが、関係者は現状でも1分26秒台は狙えるという手応えを感じているようだ。

今年の全日本F3選手権では、岡山大会の予選で1分22秒台がマークされている。しかし、最新の安全基準に沿ったF3R規格車両は重量だけで見ても旧F3比で＋85kgと、運動性能が抑制される方向になった。その他、近年各国のF3でも叫ばれていたコスト高騰を省み、F3Rでは車両＋エンジンで10万ユーロ（約1200万円）の規定価格が設定されている。つまり、車両の純粋な速さよりも参戦台数の増加と、それにともなうドライバー同士の競争に重きを置いた、従来とはまったく別の規格なのだ。ゆえに、ラップタイムの比較は無意味だと言える。

なお、今回のシェイクダウンではプロトタイプが走行を重ねたとのことだが、ここで発生した不具合が修正されるといよいよ「先行量産タイプ」へと移行するもよう。FIAによるクラッシュテストに関してはすでにプリテストは始まっており、9月末から10月上旬にかけて、ヨーロッパで本試験が行なわれる予定になっているという。〝完成〟に向けて着々と準備が進められているようだ。

童夢は現在、日本におけるFIA公認F3Rシリーズの発足に向けて、中心的な役割を担っている。スーパーフォーミュラ（SF）第6戦岡山の開催期間中である9月27日には、同地で『フォーミュラ・リージョナル・ジャパニーズ・チャンピオンシップ（FRJ）』について記者会見が行なわれるほか、週末中にF111／3のデモランも実施される予定だという。さらに同期間には、全日本F3あらため『全日本スーパーフォーミュラ・ライツ（SFL）選手権』が採用する旧F3規定の流れを汲んだ新マシン『ダラーラ320』も、その走る姿を日本で初めて披露する見とおしだ。新旧のF3規格に沿った新型シャシーが、同じ週末に、同じサーキットでファンの前で姿を見せることになる。

本誌1513号でお伝えしたとおり、SFを統括する日本レースプロモーション（JRP）は、SFを頂点とした日本におけるフォーミュラ界のピラミッドの再編に乗り出そうとしている。その上から3段に当たる3カテゴリーが集結する9月末の岡山が、〝新・日本フォーミュラ界〟の出発地点と言えるのかもしれない。



高気温下で行なわれたことで、熱に対するテストという側面もあった今回のシェイクダウン。全開では走らなかったものの関係者が「ちょっと冷えすぎたくらい」と話すほど、冷却面はいい出来のようだ。これなら日本の夏でも安心か。

DOME



初日に走行を担当した加藤と金丸。今後はこのふたりと2日目にドライブした片山を中心に、テストを行なっていく予定だという。ギヤレシオ決定のため、富士での走行はマストだ。

DOME

英・航空会社の機内誌で方針を発表

ロータスのF1復帰はナシ！今後はスポーツカー界で活躍か？

Text：サム・コリンズ（Sam Collins）
Translation：神田美穂（Miho Kanda）

ロータスが近い将来、モータースポーツ活動を本格的に再開することを発表した。しかし、その舞台はサーキットレースの最高峰であるF1ではない。

ロータスといえば、モータースポーツファンのみならず、一般のクルマ好きにも名の知られているブランドだ。かつてはF1でもその名を冠したチームが活躍していたが、2015年の終わりにロータスF1チームがルノーに再買収されて以来、スーパーGT GT300クラス以外のメジャーなモータースポーツシーンからは姿を消している。数年前にル・マンやF1でロータスブランドの復活を試みたが、ブランドイメージを損なうという大きな代償をともなう大失敗に終わっていた。

ロータスは現在、ボルボを傘下に収める中国のメーカー吉利汽車（ジーリー）に買収され、新たなCEO、フィル・ポパムの指揮のもと、大々的にブランドの復活を目指している。興味深いのは、従来のやり方とは異なり、ロータスが将来のプランを発表する手段として、ブリティッシュ・エアウェイの機内誌を選んだことだ。これはより幅広い層に訴求したいというブランドの姿勢の表れに他ならない。



今年7月に公開されたロータス初の電気自動車(EV)、エヴァイア。最高出力2000ps、最高速320km/hというモンスターマシンだ。このクルマからロータスがどんな未来を描いているのかが、何となく想像できそうだ。

「現在の販売数は年間2000台以下だが、我々はロータスをもっと発展させなければならない」と、ポパムは訴える。「より多くの人々に受け入れられる、幅広いレンジを展開するつもりだ。ただし、我々にとって核となるのは、スポーツカーであることに変わりはない」。

ロータスはこれまでレーシングカーと市販のスポーツカーだけを製造してきた。しかし今後は、小型の電気自動車や――多くのロータスファンを困惑させるかもしれないが――SUVに取り組む計画もあると言われている。それでも、このブランドが手掛けるとなれば、それは他のメーカーとは一線を画すものになるだろう。

「他のメーカー同様、我々も電化に注目している。とはいえ、どのような製品を作ろうと、我々はブランドのDNAに忠実であり続けることを大切にしたい。それはパフォーマンスであり、乗り心地であり、ドライビングエクスペリエンスや、ライトウエイトカーといった要素だ。重いハイブリッドマシンはロータスらしくないが、SUV、あるいはスポーツサルーン、GTカーなどにも可能性を感じている」

これらのニューモデルをプロモーションし、販売するために、ロータスは再びレース活動を行なうことにしたのだ。ただし、どこで、どのレースにエントリーするつもりなのか、詳細は明らかにしていない。

シャシーメーカーとして名高いロータスがフォーミュラEに参戦するというのは考えにくい。このシリーズではシャシーそのものの独自開発が許されていないため、メーカーとしてアピールする場にならないからだ。また、費用がかかりすぎるという理由から、F1も除外されている。

「我々はモータースポーツの世界に復帰しなければならないが、近い将来ロータスが再びF1に参戦することはないだろう。資金を投じる手段は他にもたくさんある。たとえば、カスタマーがレースで使えるようなスポーツカーを製造し、彼らのレース活動をサポートするというやり方だ。我々は長く、新型モデルを発表していなかったし、F1で優勝したのは1987年にまで遡る。そこでいろいろな意味で、再出発を図りたいと思っている。70歳で新規事業を立ちあげるような気持ちだ。我々は活動的かつクリエイティブなメーカーだが、大勢のファンと偉大なブランドに支えられている」

ポパムは特定のシリーズ名こそ挙げなかったものの、ロータスにとってレースといえば、スポーツカーの類であることは明らかだ。世界耐久選手権の対象としていることだろう。また、GT300クラスで活躍しているエヴォーラMCを改良し、新たなモデルにする可能性も否定できない。

ニューモデルと新たなレーシングプロジェクトは、2020年春に行なわれるジュネーブモーターショーで発表されることになりそうだ。

FE

FE参戦台数が過去最多に 6季目は12チームがしのぎを削る

Text：autosport web

FIAは９月10日、シーズン６にあたる2019/20年フォーミュラＥ選手権の暫定エントリーリストを発表した。シーズン６には、シリーズ発足以来最大となる12チーム、24台がそろう見込み。同シーズンからは、新たにメルセデス・ベンツとポルシェもワークス体制で参戦するため、エントリーが過去最大数となっている。９月10日時点でのエントリーチームは次のとおり：
アウディスポーツ・アプト・シェフラー・フォーミュラＥチーム／BMW ｉ アンドレッティ・モータースポーツ／DSテチーター／エンビジョン・ヴァージン・レーシング／GEOXドラゴン／マヒンドラ・レーシング／メルセデス・ベンツEQフォーミュラＥチーム／NIO 333 FEチーム／ニッサン・e.ダムス／パナソニック・ジャガー・レーシング／タグホイヤー・ポルシェ・フォーミュラＥチーム／ベンチュリ・レーシング

Porsche



Daimler



シーズン６からのワークス参戦に向け、ポルシェとメルセデスもリバリーを公開。ポルシェ（上）は、白、黒、赤の３色を基調にし、メルセデス（下）は銀と黒をベースに青を差し色としたカラーリングとなっている。

FIA-F4

佐藤がAP戦を席巻 7勝目でタイトルに王手

Text：auto sport

９月７～８日、スーパーGT第６戦と併催される形で、FIA-F4選手権第５ラウンドがオートポリスで開催。ポイントリーダーである佐藤蓮（SRS／コチラレーシング）が、同大会の第９、10戦を制し、タイトルに王手をかけた。
　佐藤は７日の第９戦では、三宅淳詞（HFDP／SRS／コチラレーシング）に次ぐ２番グリッドを獲得。決勝では抜群のスタートを決めてホールショットを奪うと、そのまま逃げ切った。ポールシッターとなった第10戦でも好発進でポジションをキープ。途中導入されたセーフティカーからのリスタートでも順位を脅かされることなく、優勝を飾った。これでランキング２位の太田格之進（SRS／コチラレーシング）に対し96ポイント差とし、タイトルをほぼ手中に収めた。

M.Hirata



オートポリスで今季６勝目と７勝目を挙げた佐藤。APではまったく隙のないレースを見せ、次のSUGOラウンドでも他を圧倒しそうだ。

DTM

DTMは最終戦前に決着 ラストが2度目の戴冠!

Text：autosport web

DTM



2017以来初のタイトルを獲得したラストは「とても嬉しい。ミュラーが何位だか知らなかったので、３位でいいのか最後まで分からなかった」とレース後にコメントした。

９月13～15日、DTM第８戦ニュルブルクリンクが開催。レース１で優勝、レース２で３位に入ったレネ・ラスト（アウディRS 5 DTM／アウディスポーツ・チーム・ロズベルグ）が、シーズン最終戦を待たずに２度目のタイトルを獲得した。
　14日に行なわれたレース１では、ラストがポールポジションを獲得。決勝でも好スタートを決めて順位をキープすると、ピットインを終えたあとでもトップの座を脅かす者は現れず、そのまま優勝を果たした。一方、タイトル争いの直接的なライバルであるニコ・ミュラー（アウディRS 5 DTM／アウディスポーツ・チーム・アプト・スポーツライン）は、予選３番手を獲得したものの、ジャンプスタートによりペナルティを課されて大きく後退。これにより両者のポイント差は47となり、ラストはミュラーに対し９ポイント多く得点すればタイトル確定と、大きなアドバンテージを持ってレース２を迎えることとなった。
　そして翌15日のレース２。ミュラーが予選14番手に沈んだ一方で、ラストは僚友のジェイミー・グリーンに次ぐ予選２番手を獲得した。スタート直後にトップに躍り出たラストは、グリーンらを従えて走行。その後、ピット戦略によりグリーンに、またこの日いいペースを発揮したロビン・フラインス（アウディRS5 DTM／アウディスポーツ・チーム・アプト・スポーツライン）にコース上でかわされたものの、ラストは３位でフィニッシュ。一方、ミュラーは６位でチェッカーを受けたが、両者のポイント差は56に。勝利数もラストが上回っているため、最終戦のホッケンハイムを前にラストの戴冠が確定した。

SUPER GT

タイ戦は予算面などで交渉中も 20年海外ラウンドの日程が明らかに

Text：中野一史（Kazushi Nakano ／本誌）

2020年のカレンダーで「調整中」となっていた海外ラウンドについて、開催日程が明らかになった。GTAの坂東正明代表がオートポリス戦での定例記者会見で語ったもので、マレーシア戦は東京オリンピック開幕前週となる７月17～18日、土曜夜のナイトレースとして開催される。タイ戦は予算面などで交渉がまとまっていない状況だが、７月４～５日での開催を目指しているという。当初検討されていた東南アジアでの２週連続開催はロジスティクスの面から難しく、「中１週」となったようだ。マシン・機材運搬のため、６月・８月にレースは開催されない。依然、第６戦と第７戦の間は６週間あり、来季もDTMとのジョイントイベントが開催されるのであれば、この期間が候補となりそうだ。

WRC

ランク上位ふたりが足踏みのなか6年連続王者が反撃

オジエが今季3勝目 緊迫の残り3戦へ

Text：auto sport web／auto sport

ドライバーズランキングで2位ティエリー・ヌービルに対し33点差、3位セバスチャン・オジエに対し40点差で第11戦トルコを迎えた首位オィット・タナック。昨年も制しているトルコではタナック優勝の下馬評が高く、初の世界王者へ足場を固めにいくかと思われたが、まさかの3日目デイリタイア。タナック優位は変わらないが、より緊張感のあるポイント状況となってきた。

デイ1はヒュンダイのアンドレアス・ミケルセンとヌービルがワンツー。デイ2はシトロエンのエサペッカ・ラッピとオジエがトップ2に躍り出る。トヨタは、先頭走者のタナックがSS6で右フロントのタイヤがリムから外れて8番手、ヤリ・マティ・ラトバラがステージベスト2本を記録するもSS5で右フロントタイヤにダメージを負うなどして9番手、クリス・ミークはステージベスト1本をマークするも降雨の影響でタイムをロスして7番手など、後方から追い上げる展開。

デイ3、タナックに悪夢が襲う。SS9へ向かうリエゾンで8号車にECUのトラブルが発生。エンジンがかからなくなり、デイリタイア。デイ2まで3番手に着けていたヌービルもコースオフで4分以上のタイムロス。最終日は、トップに立ったオジエと、0.2秒差で追う2番手ラッピのシトロエン同士による一騎討ちとなった。

最終日のSSは4本。1本目のSS14ではオジエがラッピに5.5秒先着し、リードは5.7秒に。SS16ではラッピのスピンもあり、リードは19.9秒に拡大。結局、オジエが34.7秒の差をつけて、今季3勝目をあげた。パワーステージではヌービルが2番手（＋4点）、オジエが3番手（＋3点）に入り、タナックとのポイント差はオジエが17、ヌービルが30に縮まった。

XPB





TOYOTA

（上）オジエは、ラッピとは最大17.7秒の差（SS7終了時点）があったが、SS12で逆転。そのまま逃げ切った。（下）デイ4に再出走したタナックは、スペアタイヤを積まずにSS15、16とスピードを極端に落とし、タイヤを温存してパワーステージのSS17を獲りにいく作戦。狙いどおりステージベストをマークして5点を獲得。

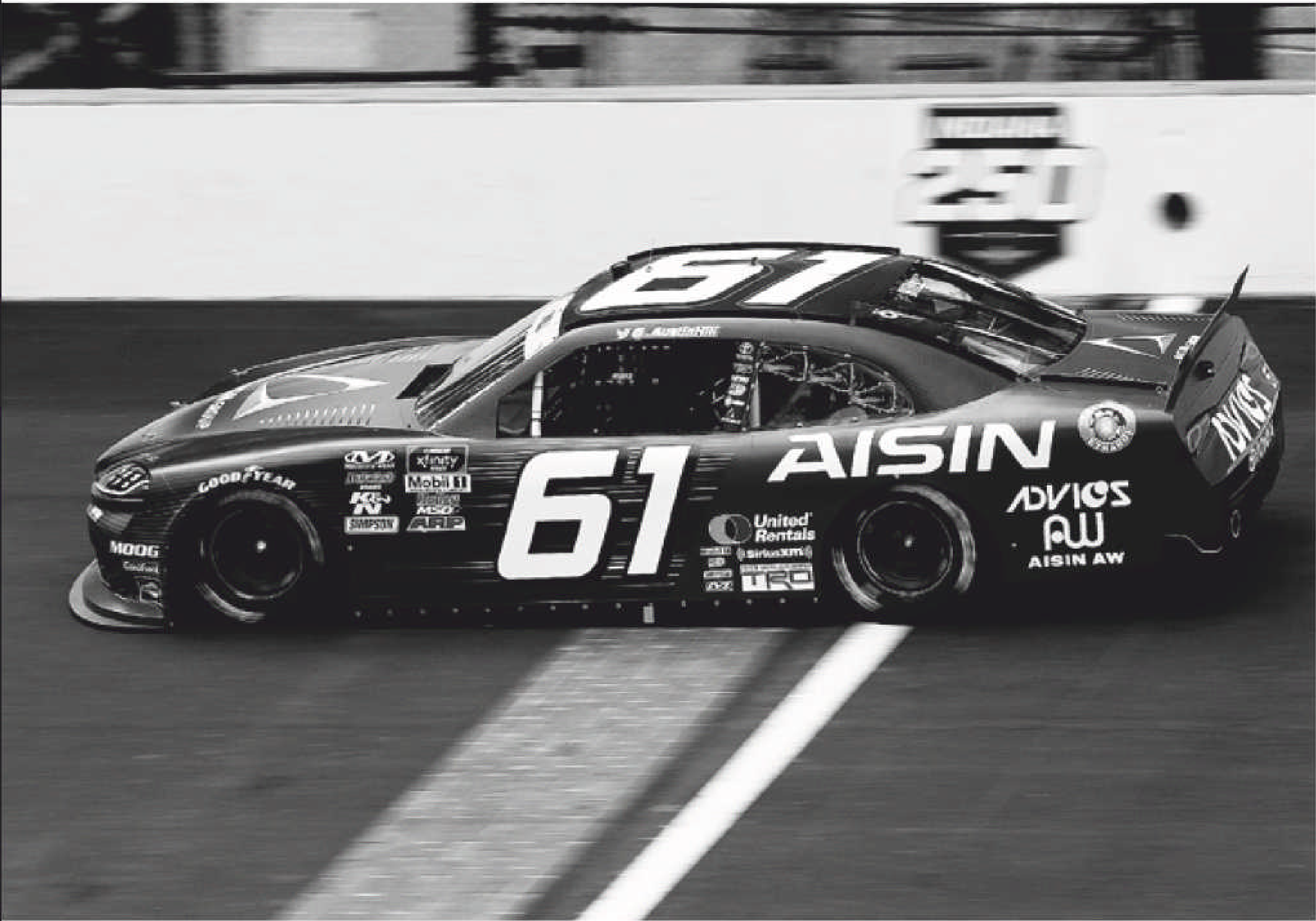
NASCAR

NASCAR Xfinity第25戦インディアナポリス

HRE、2回連続のトップ10フィニッシュ!

Text：auto sport

HRE



「Xfinityのトップ15は最高峰カテゴリーに出場しているチームが掛け持ちで走っており、レベルの高さを実感していますが、そのなかで、運に恵まれたところもあったとはいえ、2戦続けてトップ10に食い込んだことは非常に大きな自信と収穫になりました」と服部チーム代表。

今季途中から米NASCARのXfinityシリーズにスープラでのスポット参戦を開始した、服部茂章氏率いるHRE（服部レーシングエンタープライゼス）。同シリーズ今季エントリー3戦目となる第25戦インディアナポリス（スーパースピードウェイ）に臨み、9位でフィニッシュ。前回出場の第22戦ブリストル（ショートオーバル）に続き、2戦連続でトップ10フィニッシュを果たした。ドライバーは第16戦デイトナで起用したオースティン・ヒル。17番手と中団からのスタートとなったヒルは第1ステージを18番手、第2ステージを15番手で終えると、チームは最終ステージに向けて大幅なセッティング調整を施して送り出す。この調整が功を奏し、ヒルのコースとマシンへのアジャストが進んだことで、最初の3周でトップ10を狙えるポジションに浮上。さらに上位を窺うペースの良さを見せていた。残り5周、他車2台のクラッシュが発生し、赤旗に。ヒルはその破片を踏み、影響が心配されたが、チームとヒルは様子を見ながら走り切ることを選択。残り4周でレースが再開されると果敢に毎周パスを仕かけていき、9位でチェッカーを受けた。



as流ピリ辛市販車インプレ

ベースマシン一刀両断!!

不定期連載 Vol.15

TOYOTA COROLLA SPORT

外見とは対照的！乗ってビックリな“存在感のなさ”

車名でもスポーツを意識しているカローラスポーツ
スタイリッシュな外見をしたこのクルマは
実際に英国のツーリングカーレースでも活躍しているが？

Text & Photo：岡村神弥（Shinya Okamura）
Photo：BTCC

最近の日本車のなかで、トヨタ・カローラスポーツは独自性を感じさせる外観だ。下膨れ感が多少強いものの、グラマラスなボディには既視感がない。鋭いスポーティさはないが、まとまりの良さは見てのとおりだ。

ドアを開けて乗り込むと、適度な包まれ感のあるコックピットが迎えてくれ、内装にはスポーティな雰囲気が漂う。サイズは小さいながらもサポート性の高いシートも気分を盛り上げてくれる。トヨタのデザイナーは時間をかけて丁寧な仕事をしたようだ。

しかし、カローラスポーツとの甘美な時間はここまでだ。

1・2ℓターボエンジンは〝ダウンサイジング〟と呼ぶには低速トルクがあまりにも不足しており、ターボラグも大きい。とくに6速MTとの組み合わせだと、出来の悪いCVTのようなラバーバンドフィールが出てくる。アクセルオンから加速が始まるまでラグがとても大きいのだ。

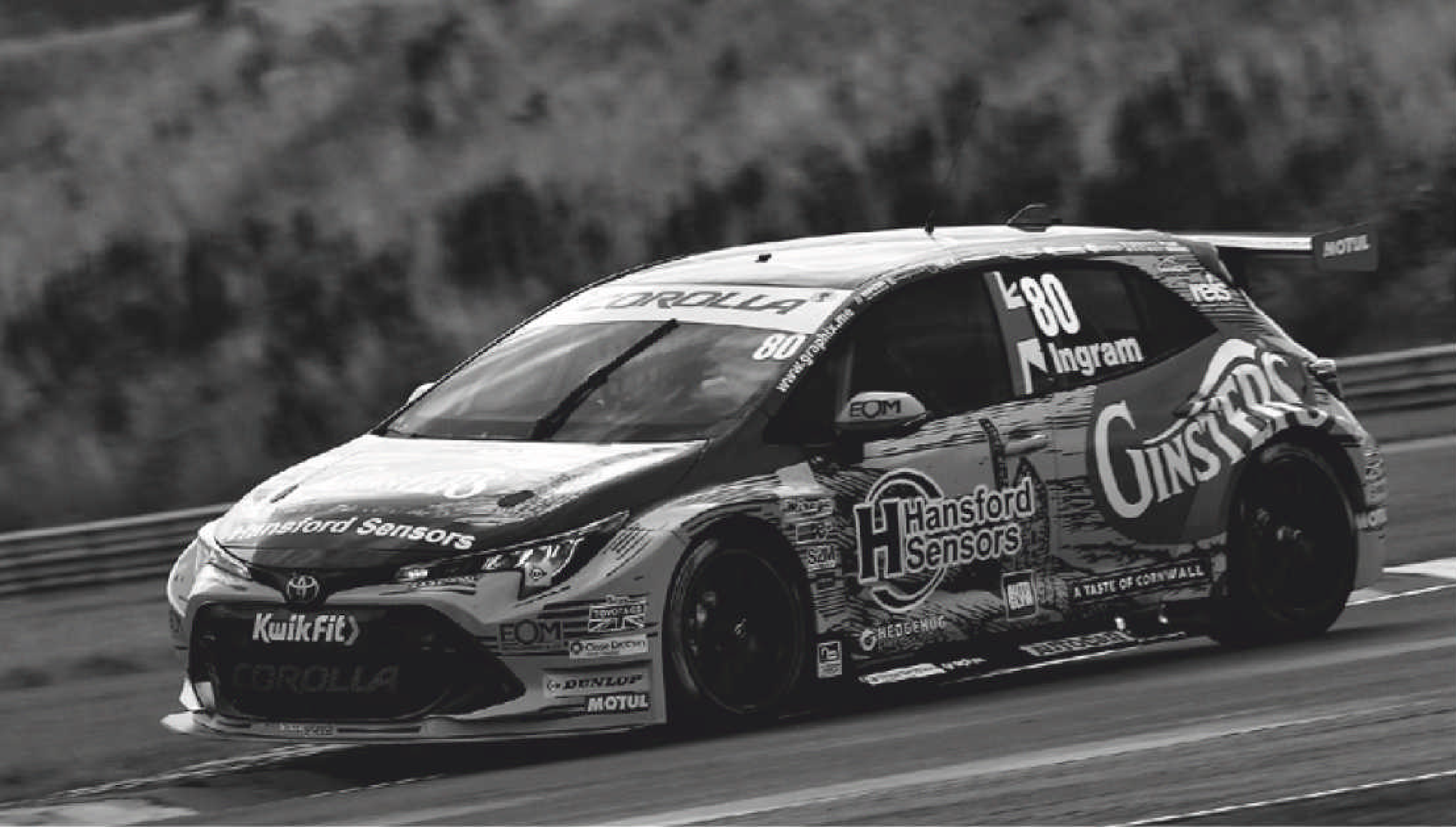
この6速MTには、変速や発進時にアシストしてくれる機能が与えられている。これはたしかに有効だが、MTのスキルアップにつながらない。つまり、初心者は自在に操って楽しむレベルまで上達しないし、それ以前に繊細なコントロールを阻害されるので、MTの楽しみも少ない。これは知覚の衰えた老人向けの機能なのか？

そもそも、エンジンそのものが楽しみを欠いているので、MTの良さは感じにくい。ダウンサイジングを謳うなら、1・2ℓであればトルクもターボラグも大幅に改善できる3気筒であるべきだ。そういう意味では、どの回転域でもトルク感がないハイブリッド的なフィーリングだと言える。ちなみに、ハイブリッドのほうがパワフルで伸びやかな加速をしてくれる。

さらに言えば、トルク感がないので、クルマがずっと大きく重く感じる。当然、加速力もないので、アクセル開度はつい大きくなってしまい、結果として燃費もイマイチ。ダウンサイジングターボのキモは、ターボラグの小ささと非過給領域でのトルク確保なので、



S.Okamura



BTCC

トヨタGBは今年、以前からプライベーターとしてトヨタ・アヴェンシスを走らせていたスピードワークスをバックアップし、カローラ（日本名：カローラスポーツ）をイギリス・ツーリングカー選手権に投入。このマシンは、技術面での開発の余地を残しつつも、共通部品を使用することが規定されているNGTC（FIA TCN1）レギュレーションに基づいて作られている。今季デビューしたカローラだが、ここまでですでに2勝を挙げている。



S.Okamura

2018年夏にデビューしたカローラスポーツ。現在は1.2ℓターボのほか、1.8ℓハイブリッドがラインアップされている。価格は210万円からという設定。MTが選択できるのは1.2ℓターボだけで、6速のiMT（インテリジェントマニュアルトランスミッション）は、「マニュアル車の"操る楽しさ"を高めるため」に、エンジン回転数を制御するものだ。変速時のほか、発進時にもアシストしてくれるため、クラッチ操作だけでスムーズにスタートできる。



S.Okamura



S.Okamura

その両方ができていないから性能も燃費も良くなるはずがないのである。

このカローラスポーツ、基本的にC-HRのクーペ版というのが適当な表現だ。エンジンもサスペンションも共通。全高が10㎝ほど低く、ガソリンエンジン車なら90kgほど軽量だ。キャビンの大きさを絞っているため、後席の空間はタイトだが、"クーペとしては充分"か？　さらに言えばラゲッジスペースもタイトで、「FRだっけ？」と勘違いしそうなレベル。スーツケースを2個積むのは難しそうだ。

ハンドリング面で指摘しておかなければならないのは、トヨタがFF車のリヤに採用しはじめたダブルウィッシュボーン・サスペンションだ。これは構造こそ違うものの、アルファード系のものと同じ特性を持っており、サスペンション自体の摩擦抵抗が大きく、左右でストロークのやりとりをする悪癖がある。セッティングの影響もあるが、当たりは硬いがその先は緩く、左右に揺すられる動きが止まらない。つまり、操縦安定性も乗り心地も両方悪い。ダブルウィッシュボーンというカタログスペックが欲しかっただけなのだろう。ステアリングセンターのフィーリングの面でも、乗り心地の面でも独立式サスペンションの利点は感じられず、完成度の高いトーションビームのほうが断然良さそうと思えるのだ。

実際に走らせてみると、そのスタイリングとは対照的に、すべての印象が薄い。カローラスポーツがアピールしてくるのは、「まるで存在を感じさせないこと」だ。移動の楽しみ、クルマという機械の魅力、それを操ることの喜びといった、クルマの根源的な価値を主張してこないのだ。

だったら、ヴォクシーやプロボックスでもいいのではないか？　まぁ、難しいことは考えず、鼻唄でCMソングでも歌って誤魔化すしかない。

トヨタ カローラスポーツ G（6MT）主要諸元

車体	
車名・型式	3BA-NRE210H-BHFNZ
全長／全幅／全高	4375／1790／1460 mm
ホイールベース	2640 mm
トレッド 前／後	1530／1530 mm
最低地上高	135 mm
車両重量	1300 kg
乗車定員	5名
駆動方式	2WD FF)
トランスミッション	iMT(6速マニュアル)
ステアリング	電動パワーステアリング
サスペンション 前／後	マクファーソンストラット／ダブルウィッシュボーン
ブレーキ 前／後	油圧式ベンチレーテッドディスク／油圧式ディスク
タイヤサイズ 前／後	205/55R16／205/55R16
エンジン	
エンジン型式	8NR-FTS
エンジン形式	直列4気筒
エンジン排気量	1196 cc
エンジン内径／行程	71.5／74.5 mm
圧縮比	-
エンジン最高出力	85kW(116ps)／5200～5600rpm
エンジン最大トルク	185N・m(18.9kgf・m)／1500～4000rpm
使用燃料	無鉛レギュラーガソリン
タンク容量	50ℓ
燃料消費率(JC08モード)	16.4 km/ℓ

Translation：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：LAT

トニー・ドジンズ ● Tony Dodgins
Nationality：UNITED KINGDOM

ドライバーたちの“目覚まし”となったスパの悲劇

「君たちは、不死身ではない」

レース界に衝撃を与えたF2ベルギー戦での死亡事故
レースが現在よりも危険なスポーツだった時代を生きた元世界王者は
ドライバーたちに“危機感”を取り戻すよう呼びかけている

スパ・フランコルシャンで発生したフランス人F2ドライバー、アントワーヌ・ユベールの死亡事故は、言うまでもなくF1関係者にも深刻な衝撃を与えた。

かつてのレース界では、ドライバーが亡くなったり重傷を負う事故が日常的に起きていた。今年80歳になった元世界王者ジャッキー・スチュワートは、自伝で次のように述べている。

「11年間で57人、繰り返すが57人もの友人や同僚たちが事故死した。その多くは、我々の目の前でだ。1963年から73年の間にレーシングドライバーになるということは、かなり高い死の可能性を受け入れることだった。もし5年以上現役を続けるなら、無事に引退することより、コース上で死ぬことを覚悟すべきだった」

「単なる統計上の数字には表れなかった事実がある。救急車が走って行くのが見えた時の、ピットレーンに垂れ込めた重い沈黙。サーキットの反対側に上がる黒煙を見て覚えた不吉な予感を、必死で抑えたこと。何という唐突さで、人は死んでしまうのか。レーシングドライバーとしてレースを続けるということとは、いったいどういうことなのか。猛スピードで駆け抜けながら、ひしゃげたマシンや横たわる死体を一瞬だけ目にする。嘆き悲しむ妻。そして、次は私の番だと、慄く他の妻たち」

その後、モータースポーツの安全性は、飛躍的に向上した。94年にローランド・ラッツェンバーガーとアイルトン・セナがイモラで落命した後である。F1での死亡事故は2014年、日本GPでのジュール・ビアンキの一件まで起きなかった。車体中心にラバー製燃料タンクが搭載されたことで火災事故は激減し、カーボンファイバー製の車体とクラッシャブル構造の導入で、衝撃による負傷も一気に減少。HALOの採用により頭部が保護されてからは、320㎞/hでも死亡事故は起きないとまで言われた。

にもかかわらず、ユベールは亡くなった。オールージュからラディオンに至る区間が、現在も重大な危険性を抱えていることは間違いない。F1では全開で容易に駆け抜けられるが、燃料満タンのF2マシンでは容易に挙動が乱れてしまう。それでも無理して攻め続けなければ、上り切った先のケメルストレートで遅れ、レ・コンブのブレーキングまでに抜かれてしまう。

ランオフエリアは、たしかにかつてより広くなった。しかし、それで充分だろうか。むしろ、いままで以上に高速のまま、僚友たちの脇をすり抜けることを可能にし、今回のような時速250㎞以上でのTボーンクラッシュが起きる遠因になっていなかっただろうか。

22歳だったユベールは、下位カテゴリーでシャルル・ルクレール、ピエール・ガスリー、アレクサンダー・アルボン、ランド・ノリス、ジョージ・ラッセルのライバルだった。カート時代の2ショットをツイートしたルクレールは、スパでの初勝利後真っ先に、マシンに貼ったユベール追悼のステッカーを指で示した。

ルイス・ハミルトンはカート時代、すでにライバルを事故で失っている。しかし、大部分の現役ドライバーたちにとっては、今回が初めての体験だ。ダニエル・リカルドは事故の翌日にレースを続行することに疑問を抱いたという。

「本当に、それだけの価値のあることだろうか。それが僕らの仕事だし、僕らの職業だし、僕らの人生でもある。でも、単にサーキットをクルマでぐるぐる回るだけの行為でもある。もちろん、いまの僕らがすべき最良のことが、レースを続けることなのは分かっていた。でも僕らのうちの誰が、それを本当に望んでいただろう」

優勝したルクレールにしても「バイザーを下ろして、同じコーナーを前日と同じスピードで駆け抜けて行くのは、決して簡単な行為じゃなかった」と述懐している。「でもそれが、僕たちに求められていたことだったんだ」。

スチュワート自身もあの週末スパにおり、悲劇の時はアラン・プロストの横にいた。プロストはルノーのスーパーバイザーとして若手発掘に尽力し、ユベールの才能も高く買っていた。事故後、スチュワートはこう語っている。

「私の印象ではこの2、3年、多くのアクシデントが起きていた。今回の事故は、その延長線上にあったというのが私の見解だ。ドライバーたちは今後、いままでのように自由にレースができると考えない方がいい。君たちは、不死身ではないからだ。この事故は君たちにとって、目覚ましの役割を果たしたと考えるべきだ」



今号のレポーター

サム・コリンズ
Sam Collins
F1からGTレース、果ては学生フォーミュラまで幅広い分野をカバーする英国人ジャーナリスト。スーパーGTやスーパーフォーミュラの情報にも精通しており、近年は英語圏向け放送の解説も務める。

from Worldwide Pressroom

各国モータースポーツ最新事情 Lap.169

さらに面白いGTが見たい……私が描く「夢のスーパーGT」

日本国内では不動の人気を誇るスーパーGTだが、近年は国外での知名度も高まりつつある
今回はこのシリーズが現在よりももっと面白いシリーズになることを願う外国人記者の"妄想"をお伝えしよう……

Translation：神田美穂（Miho Kanda）
Photo：吉見幸夫（Yukio Yoshimi）

11月下旬、富士スピードウェイでスーパーGT GT500クラスマシンとDTMマシンが、日本国内では初めて全力で競い合う。さらに、GT300クラス車両のスプリントレースも開催され、イベントを盛り上げる。まさに夢のような催しだ。個人的には、このGT300のレースをシーズン最終戦とし、全車をグリッドにつかせるべきだと思っている。現在のスーパーGTでは毎戦、世界屈指のエキサイティングなレースが繰り広げられているが、さらに改良を加えれば、もっと人気が高まるに違いない。そこで今回は私の「夢のスーパーGT」を考えてみた。

まず、私はGT500に4つめのメーカーが参入することを心待ちにしている。現在、その筆頭候補として考えられるのはBMWだ。このドイツのメーカーは、アジア圏でのマーケット拡大に必死だからだ。とはいえ、4番目のメーカーは、DTMに参戦しているメーカーではない方がいいように思う。私としては、BMWよりもマツダがGT500を戦う姿を見てみたい。いまのマツダのラインアップには適したモデルが存在していないが、2015年に発表されたコンセプトカー、RX-VISIONはピッタリだ。マツダがダメなら、イギリスのジャガーか、または中国メーカーのマシンが良さそうだ。これらのメーカーが参戦すれば、スーパーGTのファン層を、世界で最も人口の多い国に広めるのに大いに貢献すること間違いなしだ。

とはいえ、スーパーGTはGT500がすべてではない。私が惹かれるのは、むしろGT300である。理想を言わせてもらうと、欧州メーカーのGT3マシンを減らし、日本車が中心のクラスになってもらいたい。JAF GTやマザーシャシーが増えたら、これほど素晴らしいことはない。ちなみに、マツダならロードスターRF MCが適当だと思う。また、今年生産終了となるトヨタ・マークXに代わって、たとえば燃料電池車のMIRAIなど、一風変わったマシンを投入するというのはどうだろう？

GT300も日本国外で人気を博すカテゴリーになる可能性を大いに秘めていると私は思っているし、GTアソシエイション（GTA）もそのことを充分に認識しているはずだ。GT300により多くのチームを集めるためにも、タイ・スーパーシリーズのGT3クラスに、GT300のレギュレーションとGTA/SROの性能調整をそのまま採用してもらいたいものだ。GT300が他のチャンピオンシップやレースと提携すれば、必ず成功を収められるに違いない。そういった意味では、鈴鹿10時間をフルポイントが与えられるGT300の一戦としてシリーズに組み込むべきだ。同クラスの車両がインターコンチネンタルGTチャレンジのマシンに加われば、いい具合にエントリー台数はフルグリッドの50台に達するだろう。

さらに、アメリカのおそらくデイトナあたりで、IMSAのチームとバトルするのも面白いかもしれない。つまり、GTDとGT300の対決だ。実際、IMSAは（さらにはNASCARも！）このアイデアに興味を持っている。

一方で、レースそのものに目を向けると、スーパーGTに足りないものは、"知名度の高いイベント"だ。たしかに、富士での長距離イベントにはそれなりの歴史があるが、ル・マン24時間やデイトナ24時間などと比べてしまうと、流石に物足りなさは否めない。

イベントという観点では公道レースも必要だろう。まさに、これこそスーパーGTに欠けている要素だ。北海道や沖縄など、レースとはやや縁遠い場所で計画することができるかもしれない。もっと言えば、私が夢に描くスーパーGTのカレンダーでは台湾、ベトナム、あるいはインドネシアなど海外イベントをもっと増やしたい。きっと面白いシリーズになるはずだ。……実現できるだろうか？　おそらくそう簡単にはいかないだろうが、可能性はゼロではない。

以上が私が描く「夢のスーパーGT」の概要だ。さて、あなたの夢はどんなものだろう？



今秋にGT500とDTMとの交流戦がホッケンハイムと富士で行なわれる。これをきっかけに国際化に向けた動きが活発になれば、カレンダーも含め今回の"妄想"のようなアイデアも実現するかもしれない。

全日本MS会議 vol. 228

(議題) FIA-F4の生存競争に思う。

Text : 大串 信（Makoto Ogushi）

若い選手たちが未来を賭けて挑むカテゴリーのひとつ、FIA-F4選手権シリーズを興味深く眺めている。「若い選手たちが未来を賭けて」と口で言うのは簡単だが、考えてみると恐ろしい話である。参戦している選手みんながみんな、輝かしい未来を手に入れられるわけではない。それどころか、大多数の選手たちは夢破れ、描いていた未来は手に入れられないからだ。

選手たちと同じような年頃、このぼくが何をしていたかと考えると情けなくなる。たぶん自分の未来を真剣に考えることもなく、ただダラダラと大学に通い、講義をサボっては遊び呆けていた。未来など向こうから勝手にやってくるものだと世の中をナメきっていた。

FIA-F4は、ただ単に参加したいと願えば参加できるようなカテゴリーではない。技量も時間もお金も必要だ。選手たちは、自分が何になりたいかを真剣に考え、そのための準備をしなければ走り出すこともできない。それだけでも大した話なのに、それがようやくスタートラインで、そこからライバルと格闘し打ち勝たなければ希望はかなえられないのだ。

しかもその戦いは容易なものではない。たとえば９月にオートポリスで開催されたシリーズ第10戦のリザルトを見てみよう。優勝したのは佐藤蓮、彼はこれで今季５勝目を挙げシリーズチャンピオンに王手をかけた。もちろんこの先どうなるかは分からないが、描いた夢には近づきつつある状態だ。

一方、残酷な話ではあるが、これまでのシリーズを振り返ると、少なくともシリーズランキングのトップ10に入れなければその先は見とおせなくなる。では１位から10位までの差はどれだけあるのか。一所懸命頑張っている選手たちには失礼な比較だけれど、明と暗が分かれる“差”はどれだけあるのかとあらためて調べてみると、今さらながらその厳しさに驚かされる。

第10戦の優勝者である佐藤のレース中ベストタイムは１分53秒819。そこから１秒遅れたらトップ10には入れない。また13周の決勝レースを佐藤は28分54秒342で走りきったが、そこから10秒遅れたらトップ10には入れない。トップ10に入れなければ、一般的なレースレポートに名前は登場しない。

１周１秒、13周10秒。なんと短い時間だろう。いつも原稿の締め切りを守れず迷惑をかけている人間にとっては、ほんの一瞬だ。朝寝坊など話にもならない。モータースポーツはコンマ１秒を争う競技なのだから当たり前と言ってしまえばそれまでだけれど、若者が１年かけて戦って、１周１秒、13周10秒遅れたら完敗で、場合によっては自分の未来が変わるかもしれないと考えると冷や汗が出てくるではないか。

みんな頑張っているのだからみんな思いどおりの未来を手に入れられればいいなとは思うけれど勝敗を争うスポーツである限りそれは無理な話。サーキットで生きていこうと足を踏み入れた限りは残酷な弱肉強食の仕組みを受け入れなければならないのだ。敬意を持って観戦することしかぼくにはできそうもない。

あの日のポディウム

お立ち台写真で味わう“時代”の匂い　Lap 38

Text : auto sport　Photo : LAT



2010 09 12

Formula 1

第14戦｜イタリアGP





モンツァのポディウムは、なんとも粋な場所に存在する。セレモニーで群衆がストレートを埋め尽くす様は、いまも昔も圧巻のひとことだ。９年前、モンツァに集まったティフォシたちは、移籍初年度のアロンソに熱狂した。PPからのスタートだったがバトンに先行されたアロンソは、選手権争いのライバルたちが下位に沈んだため、一時はセーフティなレースも考えた。が、「ここはモンツァ、最後までティフォシたちのために戦う」と思い直すと、素早いピット作業で逆転。赤い群衆は歓喜の渦に包まれた。９年後、今度は21歳の若きヒーローが、ティフォシを沸かせた。


J.バトン
［McLaren Mercedes］


F.アロンソ
［Ferrari］


F.マッサ
［Ferrari］

auto sport No.1515 BEFORE & AFTER

前号に間に合わなかったこと、今号に載せきれなかったこと、次号までの予定まとめ

9/2 [mon]

F1 ビーガンであるルイス・ハミルトンが出資した植物性ハンバーガーチェーン『Neat Burger』の１号店がロンドンでオープン

WEC 2020/21シーズンに導入されるハイパーカー規定への参戦を表明しているアストンマーティンが、シリーズに投入するレース仕様のヴァルキリーはハイブリッドシステム非搭載になる見とおしであることを明らかに

WEC LMP1クラスに参戦するレベリオン、２台目のフルシーズンエントリーの可能性を否定

ETCR ヒュンダイ・モータースポーツ、新型ETCRマシンと思われる車両のティザー映像を公開。ガブリエル・タルキーニが出演

9/3 [tue]

F1 第13戦ベルギーGPでパワーユニットトラブルに見舞われたマクラーレン、問題解決に向けルノーに対し"透明性"を要求

WEC ポルシェのハイパーカー規定に対する関心が薄れたとの報道

RALLY TOYOTA GAZOO Racingとともに2020年のダカールラリー参戦を目標にトレーニングを進めているフェルナンド・アロンソが、前日から２日間にわたりポーランドのシュチェチンで走行テストを実施。砂丘などを含んだコースを700km走破

9/4 [wed]

F1 モンツァでのイタリアGP開催契約が５年延長されたと発表。2024年まで開催が確定

F2 ザウバージュニア、前戦スパでクラッシュを喫し、脊椎を損傷するなどの重症を負ったファン・マヌエル・コレアが専門治療のためイギリス国内の病院へ転院したことを明らかに

F2 トライデント、ラルフ・ボシュングが第10戦イタリアを欠場することを明らかに。前戦ベルギーで発生したアクシデントを受け、ベルギー当局がジュリアーノ・アレジのマシンを押収したことも影響か

FE GEOXドラゴンが、2019/20シーズンのドライバーとして、現在DTMに参戦しているニコ・ミュラーを検討しているとの報道。すでに交渉中であるとのこと

9/5 [thu]

FE ニッサンe.dams、2019/20シーズンもセバスチャン・ブエミとオリバー・ローランドをレギュラードライバーとして継続起用することを発表

DTM シリーズが2020年シーズンに向け、モンツァと契約

9/6 [fri]

F1 かつてルノーでF1世界チャンピオンに２度輝いたアロンソがF1復帰について、2021年のレギュレーション次第であることを示唆

F1 メルセデスでテクニカルアドバイザーを務めるアルド・コスタが、2020年初めからダラーラのテクニカル・チーフ・オフィサー（CTO）に就任することが明らかに

『オートスポーツ』No.1514 発売

9/7 [sat]

F1 第14戦イタリアGP 予選 フェラーリのシャルル・ルクレールがポールポジションを獲得。２番手にメルセデスのハミルトン、３番手に同じくメルセデスのバルテリ・ボッタス

F2 第10戦イタリア レース１ カーリンの松下信治が今季２勝目をマーク。２位にユニ・ヴィルトゥオーシのルカ・ギオット、３位にARTのニック・デ・フリース go to p.04

F3 第７戦イタリア レース１ プレマのロバート・シュワルツマンが優勝。２位に同じくプレマのジェハン・ダルバラ、３位にイェンツァーの角田裕毅

GT 第６戦オートポリス 予選 GT500クラスはKEIHIN NSX-GT（塚越広大／ベルトラン・バゲット）が、GT300クラスはHOPPY 86 MC（松井孝允／佐藤公哉）がそれぞれポールポジションを獲得

9/8 [sun]

F1 第14戦イタリアGP 決勝 ルクレールがポール・トゥ・ウイン。２位にボッタス、３位にハミルトン go to p.52

F2 第10戦イタリア レース２ カンポスのジャック・エイトキンが優勝。２位にMPモータースポーツのジョーダン・キング、３位にデ・フリース

F3 第７戦イタリア レース２ 角田が初優勝。２位にMPモータースポーツのリアム・ローソン、３位にジェイク・ヒューズ go to p.06

GT 第６戦オートポリス 決勝 GT500クラスはDENSO KOBELCO SARD LC500（ヘイキ・コバライネン／中山雄一）が、GT300クラスはSYNTIUM LMcorsa RC F GT3（吉本大樹／宮田莉朋）がそれぞれ優勝

GT GTアソシエイションの坂東正明代表、10月４～６日にホッケンハイムで開催されるDTM第９戦にゲスト参戦する３台のGT500マシンのドライバーを発表。ホンダNSX-GTはジェンソン・バトン、レクサスLC500は平川亮とニック・キャシディ、ニッサンGT-RニスモGT500は松田次生とロニー・クインタレッリがドライブへ

9/9 [mon]

F1 F1で７度世界選手権を制し、現在は2013年の事故による後遺症によって療養を続けているミハエル・シューマッハーが、幹細胞治療を受けるためにフランス・パリの病院に入院したとの報道

9/10 [tue]

F1 ウイリアムズ・グループを保有する公開会社のウイリアムズ・グランプリ・ホールディングスは、2019年の前半の６カ月間に1880万ポンド（約24億9700万円）の財政損失が出たとする中間決算を発表。損失の主な理由として厳しい成績に終わった2018年のF1シーズンを挙げた

9/11 [wed]

F1 レッドブルでモータースポーツ・コンサルタントを務めるヘルムート・マルコ博士、来季のレッドブルのラインアップは11月のアメリカGP以降に決定することを明らかに

F1 シューマッハーが治療を受けたパリの病院のスタッフによると、元世界王者は意識があるようだとの報道

FE 2019/20シーズンからシリーズにワークス参戦するメルセデスが『メルセデス・ベンツEQシルバーアロー01』のカラーリングを発表。あわせて、レギュラードライバーとしてストフェル・バンドーンとデ・フリースを起用することを明らかに

FRJ 童夢、前日から岡山で実施していたF3R規格車両F111/3のシェイクダウンを完了。加藤寛規と金丸ユウがドライビングを担当

GT GTアソシエイションが鈴鹿サーキットで記者会見を実施。2020年シーズンにGT500クラスに参戦するトヨタGRスープラ、ニッサンGT-RニスモGT500、そしてClass1規定に則してFR化されたホンダNSX-GTが登場した

9/12 [thu]

FE メルセデスのモータースポーツ部門を率いるトト・ウォルフ、今年から参戦するFEについて、F1のように集団をリードする状況にはならないだろうとの見解を示す

WEC ACOが声明を発表し、ACOとグリーンGTが共同開発した水素燃料プロトタイプ車両が「競合他社が参加するレース環境」で経験を積むため、ミシュラン・ル・マン・カップで予定されているふたつのフリープラクティスに参加することを明らかに

WRC 第11戦トルコ デイ１ SS1が行なわれ、アンドレアス・ミケルセン（ヒュンダイi20クーペWRC）とティエリー・ヌービル（ヒュンダイi20クーペWRC）が同タイムで総合１、２番手。３番手にポンタス・ティデマンド（フォード・フィエスタWRC）

9/13 [fri]

F1 ウイリアムズ、メルセデスとのパワーユニット供給契約を2025年まで延長

WRC 第11戦トルコ デイ２ SS2～7が行なわれ、エサペッカ・ラッピ（シトロエンC3 WRC）が総合トップに浮上。２番手に僚友のセバスチャン・オジエ（シトロエンC3 WRC）、３番手にヌービル

9/14 [sat]

F1 トロロッソのピエール・ガスリー、イタリアGPでのセバスチャン・ベッテルとランス・ストロールのニアミスを受け、F1でもスポッターを採用してはどうかと提案

DTM 第８戦ニュルブルクリンク レース１ レネ・ラスト（Audi RS 5 DTM）が優勝。２位にブルーノ・シュペングラー（BMW M4 DTM）、３位にマルコ・ヴィットマン（BMW M4 DTM）

WTCR 第７戦中国 レース１ イヴァン・ミュラー（Lynk&Co 03 TCR）が優勝。２位にマ・キンファ（アルファロメオ・ジュリエッタTCR）、３位にマイケル・アズコナ（クプラTCR）

WRC 第11戦トルコ デイ３ SS8～13が行なわれ、オジエが総合首位に浮上。２番手にラッピ、３番手にミケルセン

9/15 [sun]

DTM 第８戦ニュルブルクリンク レース２ ジェイミー・グリーン（Audi RS 5 DTM）が優勝。２位にロビン・フラインス、３位にラスト。これにより、ラストのタイトルが確定

WTCR 第７戦中国 レース２ ノルベルト・ミケリス（ヒュンダイi30N TCR）が優勝。２位にガブリエル・タルキーニ（ヒュンダイi30N TCR）、３位にミュラー　レース３ ミュラーが優勝。２位にヤン・エアラッシ（Lynk&Co 03 TCR）、３位にタルキーニ

WRC 第11戦トルコ デイ４ SS14～17が行なわれ、オジエが総合優勝。２位にラッピ、３位にミケルセン

9/20 [fri]

『オートスポーツ』No.1515 発売 この号です

9/22 [sun]

F1 第15戦シンガポールGP
INDY 第17戦ラグナセカ
GT 第７戦SUGO

9/28 [sat]

F2 第11戦ロシア
F3 第８戦ロシア
J-F3 最終大会岡山

9/29 [sun]

F1 第16戦ロシアGP
F2 第11戦ロシア
F3 第８戦ロシア
SF 第６戦岡山
J-F3 最終大会岡山

10/4 [fri]

『オートスポーツ』No.1516 発売

OFF SHOT

スパ・フランコルシャンで開催されたF2ベルギー戦レース１での痛ましい事故により、この世を去ったアントワーヌ・ユベール。彼が今季を戦ったBWTアーデンは、イタリア戦は１台のみのエントリーとなりましたが、F2パドック内の同チームにはユベールを偲ぶスペースが設けられたほか、複数の追悼ステッカーが配布されていました。今後、モータースポーツでの死亡事故がゼロになることを願わずにはいられません。



※このページの情報は9月14日(土)時点のものです

auto sport CONTENTS

No.1515 10/4

auto sport 2019年10月4日号（隔週金曜日発売）
2019年9月20日発売　第56巻第19号　通巻1515号

発行人：星野邦久　編集人：田中康二
発行元：株式会社三栄
〒160-8461 東京都新宿区新宿6-27-30 新宿イーストサイドスクエア 7F
販売部　TEL 03-6897-4611
SAN-EI CORPORATION　PRINTED IN JAPAN 大日本印刷

CREW

Chief Editor 田中康二 Koji Tanaka
Deputy Editor 中野一史 Kazushi Nakano
Editorial Staff 角田五十四 Isoshi Sumida
高橋和清 Kazukiyo Takahashi
高藤昌洋 Masahiro Takato
佐藤彩子 Ayako Sato
高桑大輝 Daiki Takakuwa
藤井由夏 Yuka Fujii
上坂元 宏樹 Hiroki Kamisakamoto
平野 健 Takeshi Hirano

Art Director/Designer 原　靖隆 Yasutaka Hara（Nozarashi.inc）

Designer 本間将一 Shoichi Homma（Homma Shoichi design office）
後藤恵二 Keiji Goto

DTP Staff 樋口義憲 Yoshinori Higuchi
片山健一 Kenichi Katayama

Publishing Manager 有冨誠一郎 Seiichiro Aritomi

Cover photo 鈴木紳平 Shimpei Suzuki




as-web.jp

FROM PIT CREW

●Ｆ１イタリアGPの週末に松下信治と角田裕毅が勝利した。レースが終わった直後、メディアセンターから表彰式へ向かう途中には何人もの海外ジャーナリストに祝福の声をかけられた。そのたびにグランプリの現場で君が代を聴いたのは自分にとって初めての経験であることを伝えると、ひとりから「これまで何回、F1の現場に来たか？」と尋ねられた。慌てて記憶をたどり「たぶん50戦くらい」と答えると「たったの50戦で二度も聴けるなんて、君は非常に幸運だ！」と返ってきた。言われてみればたしかにそうだ。いつの日か、日曜日のメインレースで君が代が聴きたい。
（F2レース１の表彰式後、ユベールを偲んで流されたフランス国歌にはなんとも言えない気持ちになった。田中）

●編集部ではものすごく前のめりなDTM=SUPER GT交流戦なのですが、関係者のあいだでは結構な“温度差”も感じる今日このごろ。予算がかかるのも理解できるし、もしかしたら参加する側に“ニンジン”が足りないのかもしれませんが、自動車メーカーの皆さんには「グローバルなプロモーション活動」という観点から、是非とも前向きに取り組んでいただきたいところ。とりあえず、DTM最終戦前にチャンピオンが決まってくれてよかった。ホッケンハイムでは「空気」なんて読まず、日本の３車にはガシガシ引っ掻き回してほしいと思ってます。（なかの）

●モンツァの週末にGT@オートポリスが重なっていましたね。私、GTも好きなので基本的に全戦見るんですが、この間はGTの決勝中盤からFIA F3のレース２が被っておりました。GTが荒れていて気になる、F3も見なければいけない。どうしたものかと悩んだあげく、すべての手段を駆使してみました。TVでGT、PCでF3、iPadでF3のタイミングモニター、iPhone（個人用）でGTのライブタイミング、iPhone（会社用）のメモ画面にGTのタイムチャートを入力し、手書きのノートにF3のタイムチャートを記載。終わったあとはなんとも言えない達成感でした。聖徳太子に近づけた気がします。（今度３レースに挑戦してみよう。yuka）

●校了日を挟んだ週末は大好きなお家でもいろいろと作業をしていたのですが、その作業用BGVとしてｅスポーツの大会を複数見ていました。そこで思ったのは、プロの勝負強さ。その背景には圧倒的な経験値であったり、それに裏付けされた読みだったりがあると思うのですが、何よりプロはアマの人らと比べてメンタルが強い。HPがミリしか残ってないような追い詰められた場面でも練習の時と同等以上であろうキレと精度、そして引きの強さ……やっぱりどの世界でもプロってスゲェ。（きゃりー）

●いよいよ３週間後に、F1日本GPが始まります。F1日本GPを現地で観戦する方が、本当にうらやましいです。実は、2011年のF1日本GPを一人で観戦した時に、財布を落として大変な思いをしました。開催期間中、場内は大変混雑が予想されるので、落とし物や忘れ物がない様、身の回りの物をよく確認してくださいね。（財布は、ファンの方が拾ってくれました。あの時はありがとうございました。　ヒラケン）

sideways - Charles Leclerc

C2タイヤの妙技

2台のメルセデスを抑え込んだ最強のストラテジー

Text：今宮雅子（Masako Imamiya/IRIS） Photo：XPB

ベルギーGPでシャルル・ルクレールの心を占めていたのは、初勝利の喜びより、前日のF2レースで親友を失った悲しみだった。

「僕に関するかぎり、コース上で誰かを失って、その翌日に同じコースでレースするのは初めての経験だった。バイザーを下ろして、同じコーナーを前日と同じスピードで走るのはとても困難な挑戦だった」

しかし、最高のレースを戦うほかにアントワーヌ・ユベールへの敬意と追悼を表す術はないと悟っていた。全力を尽くし勝利を友に捧げた。

１週間後のモンツァでは、すべてが違っていた。水曜日にミラノで行なわれたイベントに参加し、ティフォシの情熱を目の当たりにして以来、勝利だけが頭を占めてしまった。

「生まれて初めての経験だった。これまで僕は“自分の仕事だけに集中する”やり方をとおし、そのほうがうまくいくと考えてきたから」

フェラーリ入りが決まったときにも「マシンに乗って最大限を尽くす」ことだけを考えていると言った。先に勝ちを意識するのは、ルクレールのメソッドではないのだ。

「それなのに、レース中にさえ“勝てたらスタンドのみんなにどれだけ意味があるんだろう？”などと考えてしまった。路面に集中しろと自分に言い聞かせながら、観客席の動きが目に入って仕方なかった」

孤高の世界で走ったスパと、赤い海のように波打つティフォシの声援とともに走ったモンツァは対照的――どちらの場合も、ルクレールは強い精神力を発揮した。

低ダウンフォースで戦う高速サーキット２戦。ストレート速度に優れたフェラーリvsコーナリング性能のメルセデス、あるいは予選で速いフェラーリvsレースで速いメルセデスという構図は似ていた。大きな違いは、スパでは２対２の戦いでセバスチャン・ベッテルが“壁”となって数周の間ルイス・ハミルトンの攻撃を阻んでくれたのに対して、モンツァではひとりで２台のメルセデスを相手にした点だ。そして優勝争いは、モンツァのほうがはるかに熾烈だった。

鍵となったのはルクレールの戦略的なタイヤ管理能力だ。メルセデス２台には作戦の選択幅が広いことを考慮して、第１スティントのソフトでは徹底して正確に、１分24秒９というペースを維持し、ハミルトンをDRS圏外に置いた。先に根を上げたのは、乱気流のなかで走り続けたハミルトンのタイヤ――メルセデスのアンダーカットが成功しなかったのは、ルクレールがソフトに余力を残していたからだ。

最大の難関は“ハード”という第２スティントの選択と、先にミディアムに交換したハミルトンの攻撃に耐えること。激しくディフェンスしながら、ハードの性能を維持しなければならなかった。ハミルトンのタイヤが力尽きると、７周もフレッシュなミディアムを履いたバルテリ・ボッタスが攻撃してくるのだから――。



スパ～モンツァという１週間でルクレールが遂げた進歩は象徴的だ。スパのフェラーリが守りに徹したのに対して、同じままでは“守り切れない”と悟ったルクレールがモンツァでは能動的に動いた。メルセデスが選択肢から外した“ハード”を積極的に使うことによって、タイヤ管理に優れたメルセデスを抑えることに成功した。

開幕以来、ルクレールはベッテル以上にハード、正確にはピレリのC2スペックを研究している。ハードがC1だと硬すぎて使い辛いことはスペインGPの段階で確認できたが、C2の場合はマシンを合わせ込めば使いこなすことが可能になる――FP2でハードのロングランを担当するときには、ベッテルが担当するより長くコンスタントに走ってデータを集めてきた。そしてレースでは必ずそのデータを活かしてハードを使っている。“タイヤに優しいフェラーリ”は過去のイメージでしかなく、ダウンフォースの小さい今年のマシンではメルセデスより硬いタイヤで性能低下のハンディを抑え、ストレート速度を活かすことが可能なのだ。

もちろん、グリップの低いタイヤでミスなく走り続けるのは神経を擦り減らす作業だ。それでも、軟らかいコンパウンドを擦り減らして物理的に抵抗できない状態に陥るより、ドライバーにできる“仕事”のチャンスがある。

モンツァは、ルクレールのそんな仕事ぶりを典型的に表すレースだった。

爽快なほど明確に、自らの課題を口にするドライバーだ。「予選のアプローチを考え直す」ことによって、コンスタントにチームメイトより前のグリッドを確保することに成功した――前で走ることは、フェラーリの曖昧な戦略を排除することにもつながった。

レッドブルリンクのターン３でマックス・フェルスタッペンに押し出された後は「攻撃性のレベルへの認識を変える」と明言し、モンツァでも、賛否両論のアグレッシブなディフェンスでハミルトンの攻撃から身を守った。

しかし、ルクレールが密かに地道に挑んでいるのは、自ら手にしたフェラーリのマシンで、如何にしてライバルより速く305kmを走破するのか、というテーマだ。

最高速に優れたマシンは“操縦”という点ではコーナリングも加速も減速も難しい。モンツァの53周、ルクレールがたどった走行ラインはコーナーの入り口で明確にメルセデスの攻撃にNoと意思表示しつつ、その後は自らの手足のように優しくタイヤを労わるものだった。ミスは許されない。しかしルクレールは“許容範囲のミス”までドライビングの限界を広げていた。

「いくつもミスをおかしたけれど、それでポジションを失うことはなかった」

新たな王者は、スクーデリアに向けて「みんな最高だよ、永遠に」、ティフォシには「１週間前の初勝利より、感動は10倍も大きい。本当にありがとう」と伝えた。いずれも、完璧なイタリア語で――。

稀有なドライビング能力を備えたドライバーが、ありえないほど明瞭に爽快に、進歩の急カーブを描いている。そして、あどけなさを残した表情とは裏腹、21歳とは思えないバランス感覚を発揮している。

衝撃事実。今年のイタリアGPは開催されない可能性があった！

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

今回のイタリア・モンツァはこれまでと雰囲気が違っていた。毎年、ティフォシたちがサーキット中を埋め尽くし、周辺の街もF1一色に染まっているのがモンツァの印象で、まさにお祭りといった感が強い。しかし、今年はどこのお店にもポスターすら貼られていなかった。さらにサーキットのゲートや駐車場の案内板なども去年までと比べて減っていたのだ。

なぜ急な変化が起きたのか――理由を取材すると信じられない事実が発覚した。FIAはレースウイーク初日の９月５日（木）に2020年から５年間の契約更新を発表したが、そのときに正式契約されたのは来季以降の契約だけではなかったという。なんと今回のイタリアGPに関する正式契約もレースウイークが始まる前日に正式調印が交わされたというのだ。つまり、前日まで今年の開催自体が定かではなかったことになる。あまりにも信じがたい話だが、事実であるならば例年の雰囲気と違ったことも理解できる。なんにせよ、開催されてよかった。


XPB


A.Sakurai

今回のイタリアGPはシャルル・ルクレールがPPを獲得したことで、決勝日には大勢のファンがモンツァに集まった。そのファンの前で９年ぶりにフェラーリの勝利が成し遂げられた。一見すると、何事もなく終わったように思えるが、裏で起きていることはなかなか見えにくい。いまのF1はかなり綱渡りの状況なのかもしれない。

閉ざされたワークスへの道 F1復帰のオコンに暗雲が立ち込める

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

ニコ・ヒュルケンベルグが今シーズンでルノーを離脱し、代わりにエステバン・オコンが加入するのはご存じのとおり。しかし、この移籍でオコンの将来は大きく変わりそうだ。ルノーは去年からオコンをチームに加えたがっていたが、メルセデスは育成の契約を解除しなかった。その理由として、トト・ウォルフが将来のメルセデスドライバー候補にオコンを挙げていたから、というのが一般的だ。しかし、そこには別の理由が存在していたという見方がある。今シーズンの開幕前、メルセデスにはサードドライバーとしての役割を果たせる若手がいなかった。「とりあえず2019年はリザーブとして置いておいて、来季は用済みということだろう。オコンにメルセデスワークスの道は閉ざされている」とルノーのスタッフは言う。実際、ウイリアムズから今季フル参戦しているジョージ・ラッセルが経験を積み、最下位チームでもまずまず走れることを証明している。となれば、ラッセルが次のメルセデスドライバーの最有力候補に名乗りを挙げることになる。

Mercedes



LAT



オコンを手に入れるルノーにとってみれば、若くて走れる“フランス人”ドライバーが来るのは大歓迎。ただ、すべてはメルセデスの計画どおりに遂行されている感が否めない。これもF1の世界ということか。舞台裏は結構世知辛い。

フェラーリとレッドブルの活躍がもたらすのはプレッシャーではなく、来季への余裕

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

Mercedes



今シーズンの前半戦、メルセデスのふたりは開幕戦から５戦連続ワン・ツー・フィニッシュを成し遂げた。その安定した結果が圧倒的なコンストラクターズポイントの獲得につながっている。

今季は随所で息を飲むバトルが繰り広げられており「久しぶりに本物の興奮が溢れている」と高評価を受けているF1も、いよいよ佳境に入ってきた。サマーブレイクが明けたスパ・フランコルシャンとモンツァでフェラーリが連勝。前半戦ではレッドブルも２勝を挙げており、少しずつメルセデスとの差を詰めつつある。現時点のコンストラクターズ選手権では２位のフェラーリに154ポイント差をつけて圧倒的なリードを誇っているメルセデスだが、ここへきて２チームの追い上げに結構なプレッシャーがかかっているのではないだろうか。「プレッシャーはいつでもあるよ。でもあの２チームの追い上げに関しては少し違う。どちらかのチームがこの後勝ち続けて来るなら話は別だが、我々のいまのリードを考えると今シーズンのタイトルは確実だろう。なぜなら、彼らは必死で頭の取り合いをしているからポイントは分かれるんだ。だから心配はしていないよ」とは、メルセデスのチームスタッフ。

さらにもうひとつ、メルセデスが余裕を見せる理由がある。今シーズンの残りはおそらく、フェラーリとレッドブルが最終戦まで一騎打ちを演じるだろう。メルセデスはそれを横目に安定したポイントを積み重ねていればいい。そして、マシン開発は来季に向けてシフトしていく。フェラーリとレッドブルもシフトしたいところではあるが、お互い後に引けないとなると、今季用の開発はまだ続くと思われる。メルセデスPUを積むカスタマーチームのスタッフは「２チームの戦いが続けば続くだけ、彼らの来季への開発は遅れる」と言う。ともすれば、結果的に来季の序盤もメルセデス一強の様相になる確率が高いかもしれない。

年間22レースの代償 家庭崩壊の危機が訪れる!?

Text：津川哲夫（Tetsuo Tsugawa）

８月29日に来季のF1は年間22レースとリリースされたが、現場の声は複雑だ。F1の管理団体に務めるスタッフは「火曜日から月曜日までのレースウイークが７日間、それが３月から11月までの期間を占める。たかが１レース増えるだけと思われるかもしれないが、22レースになることで事実上ほぼ毎週、しかも連戦が続くんだ。年間で200日以上家にいないことになるから家族にも申し訳ないよ。25年もF1の仕事をしているけれど、そろそろ潮時かな」とシリアスな表情を見せる。カレンダーが際限なく膨らんでいくことで興行としてのメリットがある一方、レギュラーワーカーたちの精神状態はどんどん追い込まれていく。さらに家庭を持つ者にとっては“家族崩壊危機”の一大事なのだ。

FOCUS on HONDA

メルセデスに追いつく可能性はある

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）　Photo：桜井淳雄（Atsuo Sakurai）／Sutton

先週終わったヨーロッパラウンド最終戦イタリアGPは、今季最後のパワーサーキットでのレースもあった。そしてここでのホンダはレッドブルが6、8位、トロロッソは2台ノーポイントと、予想以上に存在感を発揮できずに終わった。

一方でホンダが前戦ベルギーGPから順次投入した最新版スペック4に関しては、マックス・フェルスタッペンらドライバーからも前向きの評価が相次いだ。パワーロスの問題も出たりしたがすぐに対処可能であり、今後の戦いは鈴鹿サーキットでの日本GPも含め、充分な戦闘力を発揮するはずだと彼らは期待している。

では当のホンダはどう見ているのか。モンツァを訪れていたパワーユニット開発の指揮を執る浅木泰昭HRD Sakuraセンター長は「あくまでライバルたちの出方次第です」と、慎重な姿勢ながらも「（スペック4は）今年初めに据えた目標出力に達している」とのことだった。

浅木センター長が今回初めて明らかにしたのが「パワーユニット単体の性能で、メルセデスに今年中に追いつく」というシーズン開幕前に立てた目標の存在だった。そしてその達成に関しては「可能性はある」と、思えるところまで来ているという。

「そもそもメルセデス、フェラーリに追いつくというのは、以前から目標としてずっとやって来たわけです。そして去年、信頼性確保にある程度のめどが立って、今季は性能向上に取り組もうということになった。そこでライバルたちのシーズン中の伸び代を、彼らの過去の伸び代から推測して、彼らがこれくらいならうちがこれぐらい出せば追いつけるだろう。そのあたりを具体的なターゲットにしました」

昨年までのホンダの苦戦を思えば「メルセデスに追いつく」という目標を立てるだけでも、すごいことである。「これまでやってきて、我々がメルセデスに追いつける可能性があると思ったのは、たしかに今シーズンが初めてでした」と、浅木センター長は言明する。それだけ去年から今年にかけてのホンダ製パワーユニットの性能向上は、大きかったということだ。

ちなみに、追いつく対象をメルセデスに限定した理由は「フェラーリはどうも分からないところがあるから」だという。

「たしかにフェラーリは一発は速い。しかし、そこを果たして目標にしていいのかどうか……。回生エネルギーの量が多いのは事実だし、そこはまだ理解できます。ただ一発だけ異常に速いのはどうしてだろうか、速く走れるならずっと速く走ればいいのではないかと思うんですけどね。そのため、技術屋から見ても分かりやすいメルセデスを目標にしました」

車体、パワーユニット双方の戦闘力が確実に上がっていることで「レッドブル・ホンダが勝てるコースは、最終戦までにいくつかあるはず」と、浅木センター長は言う。ではそこに鈴鹿は入っているのか。「車体はいいですから、あとは我々がどこまでパワーを出せるかでしょう」というのが、浅木センター長の見立てだ。

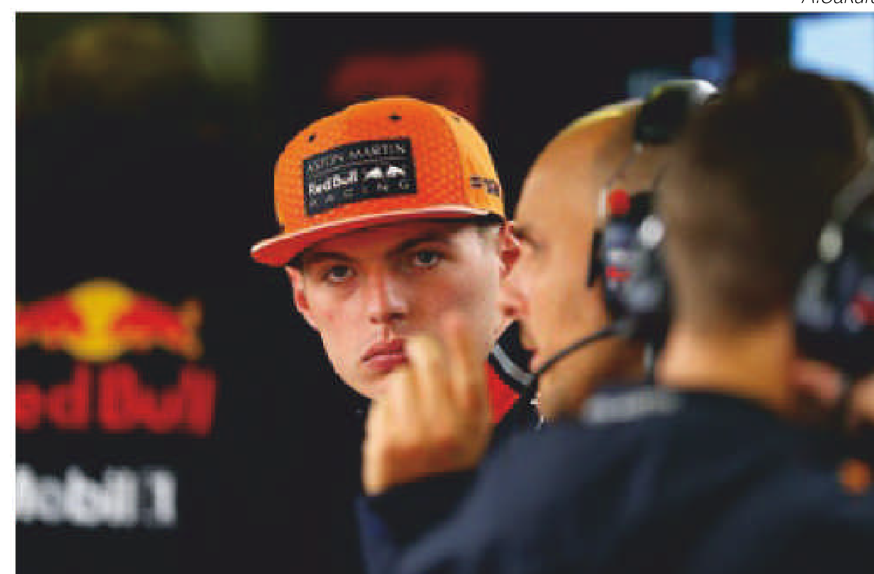
「ただしライバルたちの新スペックが予想以上に延びていると、苦しい戦いになります。予選一発の速さの改善、最近続いているスタートの失敗など解決すべき問題も多い。とにかく勝たない限りは悩み続けますよ。まだ我々はそういう過程です」

Sutton



レッドブル移籍後2戦目となるアレクサンダー・アルボンはモンツァでもアグレッシブなドライビングを見せて6位に入賞。残念だったのは、8周目のターン5でケビン・マグヌッセンをオーバーテイクする際、イン側のコース外を走行したとして5秒ペナルティを受けたことだ。

A.Sakurai



スペック4を投入したフェルスタッペンだったが、Q1ではFIAのトルク監視システムが介入されたとしてノータイム。本気のアタックをしたとき、どれだけのタイムを出せるのか、次戦シンガポールに期待が高まる。

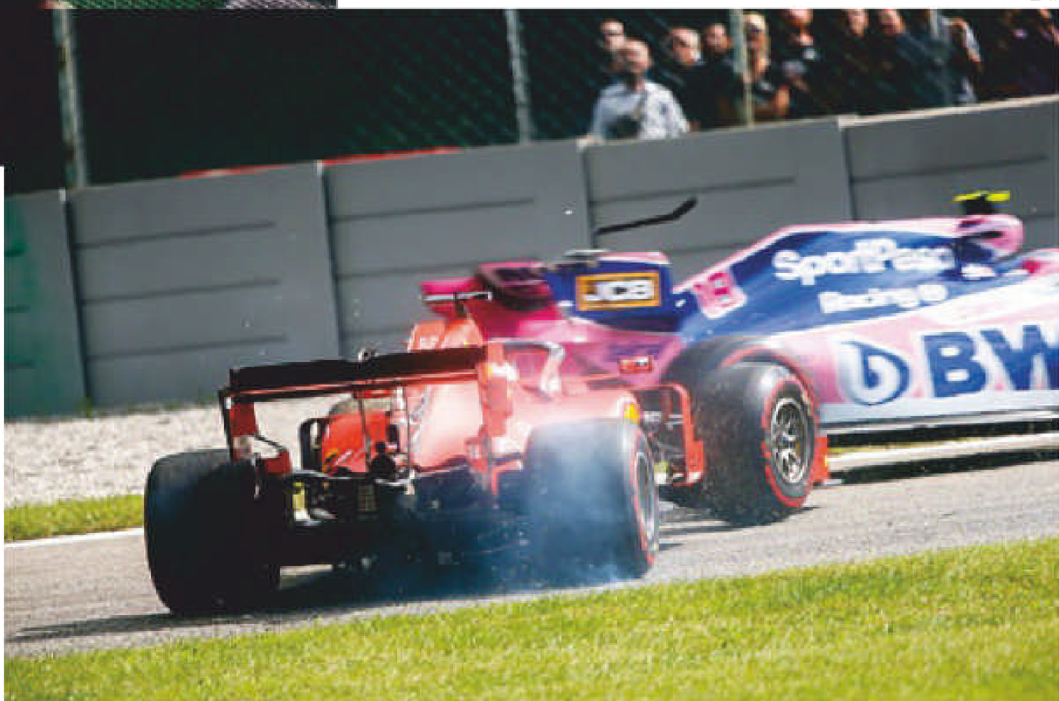
王者メルセデスの追撃を耐え忍び フェラーリ90周年に聖地で掲げた勝利
“野性”の血が騒ぐ覚醒のモンツァ

Text：柴田久仁夫（Kunio Shibata）
Photo：Sutton／LAT

Sutton



LAT



「世界一の表彰台」と称される聖地モンツァが、9年ぶりの歓声に湧いた。コースに目を向ければどこまでも続くティフォシの海。レース後、ヘルメットを脱いだルクレールの顔は赤く染まり、「こんな疲れたことはない」という言葉とともに過酷なレースの様相が伺えた。一方、セバスチャン・ベッテルには何があったのか。経験を重ねてきているはずの彼が犯したミスは致命的だった。焦りという言葉で片付けるにはじつに残念な結果だ。

前戦に続くキャリア2勝目を挙げたシャルル・ルクレールは、チェッカー後、言葉にならない雄叫びを上げた。さらにパルクフェルメにマシンを止めると、右手でコクピットを激しく叩き、喜びを全身で表した。GP3時代から彼のレースを観続けてきたが、こんなにも感情を露わにする姿を見るのは、これが初めてだった。

興奮状態はその後も収まらず、優勝インタビューでも、ルクレールはイタリア語でいきなりまくし立てた。「スパの初優勝もすごい体験だったけど、モンツァを勝つのは、その10倍も感動的なことだ」。かつてフェルナンド・アロンソやミハエル・シューマッハーがティフォシたちを熱狂させた光景が、幼かったルクレールにも強烈な記憶として刻み込まれていたに違いない。

ベルギーでの初勝利よりはるかに困難な状況だったことも、歓喜を増した要因だったはずだ。スパではルイス・ハミルトンにコンマ7秒以上の大差を付けPPを獲得したのに対し、モンツァの予選は0・039秒差。レースでも延々とメルセデス2台の追撃を受け続けた。その間、何度かミスを犯しもした。それでもルクレールは、一度も首位を譲らなかった。

ルクレールが「大きな転機だった」と話すのは第9戦オーストリアGP。「あのレースに敗れて、僕はアグレッシブに戦うことを学んだんだ」。たしかに1コーナーでのブロックは「何度も接触を避ける必要があった」とハミルトンが不満を述べるほどにあからさまで、まさにマックス・フェルスタッペンのそれを彷彿とさせた。

スマートな走りが身上だったルクレールが、フェルスタッペン流の“野性味”を身に付け、最強メルセデスをなりふりかまわず打ち負かした。

Rd.14 イタリアGP リザルト

●9月8日(日)決勝　●5.793km×53周=306.720km　●天候：晴れ　●路面：ドライ

順位	No.	ドライバー	シャシー／パワーユニット	周回数	グリッド（予選）
1	16	C.ルクレール	フェラーリ／フェラーリ	53	1(1)
2	77	V.ボッタス	メルセデス／メルセデス	53	3(3)
3	44	L.ハミルトン	メルセデス／メルセデス	53	2(2)
4	3	D.リカルド	ルノー／ルノー	53	5(5)
5	27	N.ヒュルケンベルグ	ルノー／ルノー	53	6(6)
6	23	A.アルボン	トロロッソ／ホンダ	53	8(8)
7	11	S.ペレス	レーシングポイント／メルセデス	53	18(17)
8	33	M.フェルスタッペン	レッドブル／ホンダ	53	19(-)
9	99	A.ジョビナッツィ	アルファロメオ／フェラーリ	52	10(11)
10	4	L.ノリス	マクラーレン／ルノー	52	16(14)
11	10	P.ガスリー	レッドブル／ホンダ	52	17(15)
12	18	L.ストロール	レーシングポイント／メルセデス	52	9(9)
13	5	S.ベッテル	フェラーリ／フェラーリ	52	4(4)
14	63	G.ラッセル	ウイリアムズ／メルセデス	52	14(18)
15	7	K.ライコネン	アルファロメオ／フェラーリ	52	-(10)
16	8	R.グロージャン	ハース／フェラーリ	52	13(16)
17	88	R.クビカ	ウイリアムズ／メルセデス	51	15(19)
	20	K.マグヌッセン	ハース／フェラーリ	43	11(12)
	26	D.クビアト	トロロッソ／ホンダ	29	12(13)
	55	C.サインツ	マクラーレン／ルノー	27	7(7)



M.Hirata

ウエットかスリックか、タイヤ選択が勝負のキーポイントに

デンソーが難コンディションの乱戦を制す

ウエイトハンデ（WH）をフルに搭載する最後のラウンドとなる第6戦オートポリス。

予選ではケーヒンNSX-GT、ARTA NSX-GTのホンダ勢がフロントロウを占拠。セカンドロウにはリアライズコーポレーション アドバンGT-R、auトムスLC500が並ぶという結果になった。

台風の影響などで午後からの降雨が予想されるなか、決勝前ウォームアップ走行はドライのままスタート。このセッションからカルソニック インパルGT-Rのジェームス・ロシターが予選終了後に急病を発症したため、現地入りしていた千代勝正が急きょ代役でステアリングを握った。

そんな普段とは違う流れが他車にも伝播したか、モチュール オーテック GT-Rが20分のセッション序盤にコースオフを喫すると、ポールシッターのケーヒンがコースサイドにマシンを止めるまさかのトラブルが発生。これで赤旗が出るなど、天候を含め決勝を前にして大波乱を予感させた。

レースがスタートするとケーヒンが最前列からARTAと並びサイド・バイ・サイドで1コーナーへ飛び込み、それにリアライズ、auが続く。

首位を守ったケーヒンはオープニングラップだけで2秒299のギャップを築いてみせる。

しかしその直後、セクター3でレイブリックNSX-GTがバリアに衝突している映像が飛び込んでくる。これでセーフティカー（SC）が導入され、いきなりの仕切り直しとなる。

7周目にレースが再開されるとケーヒンがファステストを記録して逃げを打つ。12周目にはリアライズがARTAを仕留め2番手に浮上してくる。

20周を越えた頃、1コーナー付近にはついに雨粒が落ち始め、各車がワイパーを作動させる状況へと急変。するとそのコンディションに乗じて7番手のZENTセルモLC500が仕掛け、1コーナーでキーパートムスLC500をパスしていく。

そのまま3コーナーに向け、クラフトスポーツ モチュールGT-Rにも挑んだZENTだったが、ここでキーパーが2台をまとめて抜き去り6番手へ浮上。続く24周目にはARTAも捕まえ、トップ5圏内に上がってくる。

雨は局所的にコースを濡らしたに留まりピットウインドウが近づいてくると、上位勢では29周目にキーパーが先陣を切ってピットへ。スリックタイヤを装着してコースへと復帰すると直後にホームストレートからセクター3にかけて降雨が強まり、滑りやすい路面への注意を喚起するオイルフラッグが出されるまでに。

33周目にauがスリックを装着しピットアウトした頃、セクター2でGT300車両がコース上でストップ。それを見た上位勢はSCの可能性を考慮し、34周目に続々とピットへ。

同時にコース上ではさらに雨量が増え、スピンする車両も現れたため、ここで2度目のSC導入が宣言された。

39周目のホームストレート上で両クラスの隊列が整理され、SC先導走行が再開される頃には雨自体は止んだも

Text : auto sport web　Photo : 平田 勝（Masaru Hirata）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）

GT500 決勝リザルト

9月8日（日）｜4.674km×65周=303.810km｜決勝出走15台｜完走14台｜天候：曇り、雨｜コース：ドライ、ウエット｜

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム（差）	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	LEXUS LC500	BS	65	2:19'15"779	1'38"018	5	40
2	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	Honda NSX-GT	BS	65	+3"774	1'36"679	1	20
3	37	KeePer TOM'S LC500	平川 亮／ニック・キャシディ	LEXUS LC500	BS	65	+24"137	1'38"143	7	88
4	38	ZENT CERUMO LC500	立川祐路／石浦宏明	LEXUS LC500	BS	65	+27"931	1'38"326	8	61
5	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／伊沢拓也	Honda NSX-GT	BS	65	+32"440	1'38"145	2	50
6	6	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也／山下健太	LEXUS LC500	BS	65	+32"676	1'38"841	14	120
7	64	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン／牧野任祐	Honda NSX-GT	DL	65	+34"575	1'39"994	13	9
8	19	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資／坪井 翔	LEXUS LC500	YH	65	+1'04"754	1'38"520	9	41
9	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	NISSAN GT-R	YH	65	+1'09"629	1'38"408	3	28
10	36	au TOM'S LC500	中嶋一貴／関口雄飛	LEXUS LC500	BS	65	+1'47"470	1'38"410	4	48
11	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／フレデリック・マコヴィッキ	NISSAN GT-R	MI	64	-1Lap	1'37"721	6	32
12	12	カルソニック IMPUL GT-R	佐々木大樹／千代勝正	NISSAN GT-R	BS	64	-1Lap	1'39"150	15	35
13	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISSAN GT-R	MI	64	-1Lap	1'38"942	10	77
14	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／中嶋大祐	Honda NSX-GT	YH	63	-2Laps	1'40"200	11	16
	1	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／ジェンソン・バトン	Honda NSX-GT	BS	0			12	58

●ファステストラップ 1'36"679 No.17 KEIHIN NSX-GT 塚越広大
●No.12 ドライバーをJ.ロシターから千代勝正に変更した。（公式通知No.36およびNo.37による）、No.12 ペナルティストップ10秒（公式通知No.36「参加確認後のドライバー変更」）、No.16 武藤英紀 ドライブスルー（SpR.13.1.a「フォーメーションラップ中の追突」）
●SC：1）14:40（1Lap）-14:51（6Laps） 2）15:40（34Laps）-16:00（40Laps） 3）16:06（43Laps）-16:27（49Laps）
タイヤ：BS=ブリヂストン、DL=ダンロップ、MI=ミシュラン、YH=ヨコハマ

K.Kobayashi



クラフトスポーツと同じタイミングでスリック→スリック→レインと２度のタイヤ交換を行ない、13位でレースを終えたモチュールGT-R。第１スティントを担当したロニー・クインタレッリからのインフォメーションで１度目のピットではスリックを選択したがさらに雨量が増加。交換したタイヤがスクラブしていないニュータイヤだったため温まらず、その後もペースが上げられなかったため、３度目のSCラン後、レインへと交換した。

K.Kobayashi



（上）クラフトスポーツは２度目のSC導入のタイミングでピットを終えておらず、SC解除と同時にピットへ向かったため大きく順位を落とし、さらにもう１度レインへの交換のためのピット作業を強いられ、11位に。（下）３度目のレース再開時、スリックを履く周回遅れのモチュールNSXに前を抑えられ、デンソーに大きく差をつけられたZENT。この時レインを履き、３番手だったウェッズスポーツは「雨量が少ないときはヒートアップしてしまって、グリップしませんでした」（坪井翔）というようにグリップ低下に苦しみ徐々に後退。８位でフィニッシュした。



S.Yoshida

の の、依然としてトラック上の水量は維持されたまま。41周目のリスタートでトップ3を占めていたリアライズ、クラフトスポーツ、モチュールGT-Rの3台がピットへ。ここでニッサン勢はスリックをチョイス。

その後、スリックで堪えようとしたマシンがスピンを喫し、43周目にこの日3度目のSCが導入された。

この時点でトップに立っていたのはデンソー。2番手にZENT、3番手にウェッズスポーツ アドバンLC500という、レクサスのウエットタイヤ装着車がトップ3を占めることに。

SC先導は49周で終了。50周突入時点でレースが再開されるが、デンソーとZENTの間に入っていたバックマーカーがスリックを装着していたため、ZENTは助走体勢に入ることが出来ず。デンソーが2番手のZENTに11秒という大きなマージンを持って1コーナーへと入っていく。

デンソーは1周で12秒以上のマージンを築いたが、ここからスリックで順位を落とし、42周目の2度目のピットでウエットに履き替えていたケーヒンが逆襲をみせる。

ケーヒンは53周目にZENTをパスし2番手に浮上。首位を捉えるべく猛チャージを見せ秒単位で差を詰めていく。残り4周時点で3秒365にまで差を詰めたが追撃はそこまで。デンソーが今季初勝利をマークした。

2位のケーヒンに続き、3位には雨のなかスリックタイヤで走り続け、最終周でワコーズ、ARTA、ZENTを仕留めたキーパーが入った。

降雨と度重なるSC出動によって荒れに荒れたオートポリス戦。K-tunes RC F GT3はウエットタイヤに交換するタイミングが良く、上位に進出。一時は優勝争いを展開した。

M.Kamio

SYNTIUM LMcorsa RC Fが混乱のAPを制す

“忍耐のスリック”が呼んだ大逆転優勝

GT500クラスに続き、GT300クラスもスタート。ポールショットはポールシッターのホッピー86 MCが獲得した。後方には、埼玉トヨペットGBマークX MC、スバルBRZ R&Dスポーツが続く。

2周目にはGT500マシンのクラッシュによりセーフティカー(SC)が出動する。このSCラン中に3番手を走行するBRZにトラブルが発生。前走車両についていけないほどペースダウンしたBRZは、6周目にピットへ戻り、優勝争いから脱落した。

7周目に迎えたリスタートでは、ホッピー86がトップのまま1コーナーを通過。しかし、2番手埼玉トヨペットGBマークXなどが背後についてバトルに突入すると、ペースが落ちて8番手までが数珠つなぎとなる。そして、12周目の1コーナーで埼玉トヨペットGBマークXがホッピー86をパスすると、グッドスマイル 初音ミクAMGとDステーション ヴァンテージGT3も相次いで攻略に成功。その後、トップ争いはこの3台による三つ巴となったが、GT500マシンが絡むタイミングとなった17周目の1コーナーで、初音ミクAMGが埼玉トヨペットGBマークXをオーバーテイクし、トップの座を奪った。さらにDステーション ヴァンテージも4コーナーで埼玉トヨペットGBマークXをかわした。

クラストップが29周目を迎えるころに第2ヘアピンやホームストレート付近で再び雨が降りはじめると、この周にDステーション ヴァンテージがピットイン。しかし、ホイールナットのトラブルにより左リヤのタイヤ交換に時間を要してしまい、大きく遅れを取ることになった。

レースが折り返し地点をすぎるころ、アールキューズAMG GT3が第1ヘアピンでクラッシュ。これで2度目のSCが導入された。この時点でトップの初音ミクAMGから9番手アルナージュAMG GT3まではルーティンのピットを終えておらず、一方ですでにピットを済ませたチームでは10番手のARTA NSX GT3が最上位という状況になった。

SCランが20分ほど続く間に、コース全域で雨が降ったため路面はウエットに。レースはGT300の周回で39周目に再開されたが、その直後からピットに入っていない上位陣の多くはタイヤを交換するためにピットに向かった。すると、すでにピットストップを済ませていたARTA NSX GT3、マネパ ランボルギーニGT3、Kチューンズ RC F GT3がトップ3を占める形となる。



S.Yoshida

今回からLEON PYRAMID AMGは、黒澤治樹に代わって菅波冬悟をドライバーとして起用。菅波はスタートドライバーを担当し、また監督となった黒澤も難しい判断を迫られる初陣となったが7位入賞。

GT300 決勝リザルト

9月8日 ｜ 4.674km×62周＝289.788km ｜ 決勝出走29台 ｜ 完走25台 ｜ 天候：曇り／雨 ｜ コース：ドライ／ウエット ｜

順位	No.	車名	ドライバー	車両	タイヤ	周回	タイム／差	ベストタイム	グリッド	WH(kg)
1	60	SYNTIUM LMcorsa RC F GT3	吉本大樹／宮田莉朋	LEXUS RC F GT3	DL	62	2:19'33"864	1'48"814	12	10
2	720	McLaren 720S	荒 聖治／アレックス・パロウ	McLaren 720S GT3	YH	62	12"332	1'49"141	19	
3	88	マネパ ランボルギーニ GT3	小暮卓史／元嶋佑弥	Lamborghini HURACAN GT3	YH	62	19"792	1'49"218	22	51
4	4	グッドスマイル 初音ミク AMG	谷口信輝／片岡龍也	Mercedes AMG GT3	YH	62	27"054	1'47"091	5	37
5	96	K-tunes RC F GT3	新田守男／阪口晴南	LEXUS RC F GT3	BS	62	30"349	1'47"830	8	60
6	55	ARTA NSX GT3	高木真一／福住仁嶺	Honda NSX GT3	BS	62	32"743	1'47"418	6	73
7	65	LEON PYRAMID AMG	蒲生尚弥／菅波冬悟	Mercedes AMG GT3	BS	62	38"235	1'48"538	13	39
8	56	リアライズ 日産自動車大学校 GT-R	平峰一貴／サッシャ・フェネストラズ	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	62	40"746	1'47"851	9	64
9	18	UPGARAGE NSX GT3	小林崇志／松浦孝亮	Honda NSX GT3	YH	62	45"965	1'49"052	17	20
10	10	GAINER TANAX triple a GT-R	星野一樹／石川京侍	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	62	48"318	1'48"858	10	42
11	34	Modulo KENWOOD NSX GT3	道上 龍／大津弘樹	Honda NSX GT3	YH	62	56"071	1'48"991	18	38
12	50	ARNAGE AMG GT3	加納政樹／山下亮生	Mercedes AMG GT3	YH	62	1'06"866	1'49"090	24	
13	21	Hitotsuyama Audi R8 LMS	リチャード・ライアン／富田竜一郎	Audi R8 LMS	YH	62	1'11"543	1'48"547	11	12
14	31	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	嵯峨宏紀／中山友貴	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	BS	62	1'22"805	1'48"990	21	
15	11	GAINER TANAX GT-R	平中克幸／安田裕信	NISSAN GT-R NISMO GT3	DL	61	1 Lap	1'49"114	20	56
16	25	HOPPY 86 MC	松井孝允／佐藤公哉	TOYOTA 86 MC	YH	61	1 Lap	1'47"430	1	32
17	5	ADVICS マッハ車検 MC86	坂口夏月／平木湧也	TOYOTA 86 MC	YH	61	1 Lap	1'48"475	14	30
18	7	D'station Vantage GT3	藤井誠暢／J.P.デ・オリベイラ	Aston Martin Vantage GT3	YH	60	2 Laps	1'47"556	3	
19	33	エヴァRT初号機 X Works GT-R	ショウン・トン／道見真也	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	60	2 Laps	1'47"542	7	18
20	35	arto RC F GT3	ナタポン・ホートンカム／ショーン・ウォーキンショー	LEXUS RC F GT3	YH	60	2 Laps	1'49"077	23	
21	48	植毛GO&FUN GT-R	田中勝輝／飯田太陽	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	60	2 Laps	1'49"985	29	
22	9	PACIFIC MIRAI AKARI NAC PORSCHE	横溝直輝／峰尾恭輔	PORSCHE 911 GT3 R	YH	59	3 Laps	1'49"592	27	
23	2	シンティアム・アップル・ロータス	高橋一穂／加藤寛規	LOTUS EVORA MC	YH	58	4 Laps	1'51"436	16	
24	52	埼玉トヨペットGB マークX MC	脇阪薫一／吉田広樹	TOYOTA MARK X MC	BS	58	4 Laps	1'47"424	2	49
25	360	RUNUP RIVAUX GT-R	青木孝行／田中 篤	NISSAN GT-R NISMO GT3	YH	58	4 Laps	1'48"545	15	
	22	アールキューズ AMG GT3	和田 久／城内政樹	Mercedes AMG GT3	YH	33	29 Laps	1'51"887	28	
	87	T-DASH ランボルギーニ GT3	高橋 翼／アンドレ・クート	Lamborghini HURACAN GT3	YH	30	32 Laps	1'49"239	25	58
	30	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV apr GT	永井宏明／織戸 学	TOYOTA GR SPORT PRIUS PHV	YH	14	48 Laps	1'49"475	26	
	61	SUBARU BRZ R&D SPORT	井口卓人／山内英輝	SUBARU BRZ GT300	DL	7	55 Laps	1'49"222	4	34

●ファステストラップ 1'47"091 No.4 グッドスマイル 初音ミク AMG／片岡 龍也
●No.11 安田裕信選手のレース距離超過を認める。(SpR.35「SC活動中でドライバー交代が行えなかったため」)●No.5 ドライブスルー(SpR.21.3.4「マーキングタイヤ以外でのウォームアップ走行」)
●No.35 N.ホートンカム ドライブスルー(SpR.32.16「スタート違反」)●No.22 和田久 ドライブスルー(リタイアにつき留保)(SpR.13.1.a「SC中のスピン」)
●No.55 ドライブスルー(SpR.27.14「ファストレーン優先権違反」)●No.22 和田久 ペナルティストップ60秒(リタイアにつき留保)(SpR.付則3.15「SC中のピットイン」)
●No.34 ドライブスルー(SpR.27.4「ピット作業違反」)●No.360 田中篤 ペナルティストップ60秒(SpR.付則3.15「SC中のピットイン」)
●No.360 田中篤 ドライブスルー(SpR.13.1.a「SC中のスピン」)●No.21 富田竜一郎 ドライブスルー(SpR.13.1.a「SC中のスピン」)

N.Mitsuhashi



M.Kitagawa



オートポリスではMCとJAF-GT勢が速いという通説どおり、HOPPY 86 MC（左）やSUBARU BRZ R&D SPORTなどが予選で躍動。しかし、決勝ではHOPPY 86にはワイパーが立ってしまうという珍しいトラブルが発生。また、SUBARU BRZもギヤボックストラブルに見舞われるなどして、入賞全車がGT3マシンという結果に。



S.Yoshida

吉本大樹のGT100戦目を、見事な逆転優勝で飾ったLMcorsa（右）。ピットストップ時にスリックタイヤに交換するという決断を下したのは飯田章監督だという。初音ミクAMG（左）は表彰台まであと一歩の4位入賞。レース途中のSCがなければ優勝も狙えただけの速さがあり、コース上でライバルをパスする場面が多く見られた。ピットには、ウイナーと同じ39周目を終えるタイミングで入ったが、状況的にはウエットを選ばざるを得なかったという。

また、この時点でスリックタイヤを履いていたマシンが濡れた路面に足元をすくわれる場面も多く、このうちパシフィック ミライアカリNACポルシェが1コーナーでスピンし、グラベルでスタックしたため、3度目のSC出動となった。

レースは48周目に再開。するとその直後、トップのARTA NSX GT3に、ピットイン時の接触のかどでドライブスルーペナルティが課される。これでクラス首位にマネパ ランボルギーニが浮上。それにマクラーレン720S、KチューンズRC Fらが続く。

チェッカーまで10周を切ってくると、3番手のKチューンズRC Fが徐々に後退。上位2台の戦いは、GT500のチェッカーまで残り7周となった55周目にはテール・トゥ・ノーズのバトルに発展する。そして、GT500が絡んだ57周目の第2ヘアピンでマクラーレンがマネパ ランボルギーニを攻略。クラストップに躍り出た。

しかし、後方からはスリックタイヤでウエットコンディションを耐え忍んでいたシンティアムLMコルサ RC F GT3が、他車より10秒速いペースを発揮。ライバルを次々とパスしながら猛然と追い上げてきた。

そして残り4周、シンティアムLMコルサ RC Fはトップに追いつくと、軽々とマクラーレンをオーバーテイク。最後までそのペースは衰えず、そのままトップでチェッカーを受けた。

2位にはマクラーレンが入り、今季初表彰台を獲得。3位はマネパ ランボルギーニとなった。

TIME CHART

●決勝：9月8日(日) ●オートポリス ●4.674km×65周 ●天候：曇り／雨 ●コース：ドライ／ウェット

●赤字：ファステストタイム ●太字：ベストタイム ●P：ピットイン ● □：スタートドライバー

Pos.	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
No.	39	17	37	38	8	6	64	19	24	36	3	12	23	16	1
Car	DENSO KOBELCO SARD LC500	KEIHIN NSX-GT	KeePer TOM'S LC500	ZENT CERUMO LC500	ARTA NSX-GT	WAKO'S 4CR LC500	Modulo Epson NSX-GT	WedsSport ADVAN LC500	リアライズ コーポレーション ADVAN GT-R	au TOM'S LC500	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	カルソニック IMPUL GT-R	MOTUL AUTECH GT-R	MOTUL MUGEN NSX-GT	RAYBRIG NSX-GT
Driver	H.コバライネン	塚越広大	平川亮	立川祐路	野尻智紀	大嶋和也	N.カーティケヤン	国本雄資	高星明誠	中嶋一貴	平手晃平	佐々木大樹	松田次生	武藤英紀	山本尚貴
	中山雄一	B.バゲット	N.キャシディ	石浦宏明	伊沢拓也	山下健太	牧野任祐	坪井翔	J.マーデンボロー	関口雄飛	F.マコヴィッキ	千代勝正	R.クインタレッリ	中嶋大祐	J.バトン
Tire	BS	BS	BS	BS	BS	BS	DL	YH	YH	BS	MI	BS	MI	YH	BS
LAP 1	1'43"373	1'39"222	1'44"266	1'44"694	1'41"521	1'48"702	1'47"983	1'45"220	1'42"559	1'42"863	1'43"754	1'48"242	1'46"202	1'47"097	
2	1'38"696	1'36"928	1'38"768	1'38"947	1'38"228	1'40"005	**1'39"994**	1'39"221	**1'38"408**	**1'38"410**	1'38"500	1'39"958	1'40"139	1'40"270	
3	1'56"626	1'51"391	2'00"637	2'00"848	1'52"095	2'09"978	2'01"988	2'00"876	1'55"590	1'56"322	1'59"012	2'09"917	2'01"444	2'01"582	
4	2'57"051	3'02"669	2'55"205	2'55"925	2'59"171	2'51"981	2'56"204	2'55"956	2'56"455	2'56"298	2'55"620	2'51"779	2'56"252	2'56"212	
5	3'08"003	3'07"798	3'08"127	3'08"146	3'07"914	3'07"947	3'07"687	3'08"285	3'08"313	3'08"276	3'08"353	3'07"665	3'07"148	3'07"705	
6	2'54"807	2'57"311	2'52"604	2'51"663	2'57"717	2'47"607	2'50"507	2'51"496	2'56"024	2'55"461	2'54"057	2'47"188	2'51"649	2'50"615	
7	**1'38"018**	**1'36"679**	**1'38"143**	1'38"351	**1'38"145**	**1'38"841**	1'40"029	**1'38"520**	1'38"424	1'38"467	**1'37"721**	1'39"763	**1'38"942**	**1'40"200**	
8	1'38"911	1'37"155	1'38"689	**1'38"326**	1'38"964	1'41"004	1'41"008	1'39"060	1'38"960	1'38"958	1'38"967	1'41"041	1'39"194	1'41"015	
9	1'39"537	1'37"779	1'39"435	1'39"508	1'39"102	1'42"058	1'42"520	1'39"226	1'39"376	1'39"488	1'39"458	1'40"810	1'39"727	1'41"515	
10	1'39"483	1'38"450	1'39"552	1'39"544	1'39"615	1'41"037	1'43"248	1'39"746	1'39"573	1'39"389	1'39"480	1'42"254	1'40"099	1'42"242	
11	1'39"925	1'38"943	1'39"962	1'40"009	1'40"061	1'42"270	1'42"462	1'40"270	1'39"883	1'40"026	1'39"956	P 1'47"561	1'40"046	1'42"298	
12	1'43"052	1'40"085	1'42"759	1'42"365	1'44"310	1'41"582	1'41"826	1'41"244	1'41"747	1'43"234	1'42"855	2'14"788	1'40"038	1'41"934	
13	1'42"118	1'42"221	1'42"364	1'42"564	1'42"231	1'42"192	1'41"825	1'43"142	1'40"755	1'42"129	1'42"332	1'39"722	1'42"100	P 1'46"675	
14	1'42"747	1'46"019	1'42"830	1'43"152	1'42"690	1'43"007	1'44"154	1'42"806	1'43"630	1'42"688	1'42"703	1'39"747	1'42"611	2'02"836	
15	1'44"856	1'43"145	1'44"219	1'43"821	1'45"386	1'43"157	1'43"147	1'43"509	1'44"187	1'43"019	1'44"622	1'39"804	1'44"289	1'42"607	
16	1'43"374	1'43"376	1'47"326	1'48"124	1'45"798	1'42"350	1'43"989	1'48"164	1'42"218	1'42"391	1'46"004	1'41"895	1'47"907	1'42"734	
17	1'44"196	1'40"865	1'43"672	1'43"286	1'44"753	1'46"914	1'45"791	1'44"293	1'43"568	1'43"126	1'44"507	1'40"640	1'44"539	1'42"995	
18	1'43"035	1'40"716	1'44"019	1'44"733	1'44"448	1'44"340	1'49"021	1'45"736	1'40"536	1'40"805	1'44"626	1'42"165	1'45"096	1'44"027	
19	1'39"887	1'40"312	1'43"785	1'43"320	1'42"825	1'45"282	1'45"869	1'45"318	1'40"109	1'39"665	1'43"238	1'42"294	1'44"858	1'43"714	
20	1'40"284	1'40"990	1'41"242	1'40"705	1'41"890	1'42"956	1'45"543	1'42"313	1'40"115	1'40"158	1'41"457	1'42"907	1'44"680	1'47"761	
21	1'45"123	1'42"593	1'44"529	1'44"383	1'44"577	1'46"906	1'49"976	1'42"321	1'41"186	1'41"761	1'44"592	1'44"759	1'44"445	1'46"470	
22	1'41"673	1'42"128	1'41"821	1'42"102	1'42"197	1'42"041	1'51"126	1'42"038	1'41"748	1'41"480	1'43"333	1'44"642	1'41"681	1'45"346	
23	1'42"026	1'41"334	1'41"724	1'41"397	1'41"892	1'41"628	1'44"758	1'41"568	1'40"803	1'40"854	1'41"205	1'43"366	1'41"144	1'46"209	
24	1'41"957	1'41"575	1'40"204	1'42"392	1'42"348	1'41"196	1'43"769	1'42"178	1'42"030	1'41"335	1'42"305	1'39"945	1'42"236	1'44"103	
25	1'40"964	1'45"099	1'40"304	1'42"159	1'42"261	1'41"280	1'42"909	1'42"062	1'41"404	1'41"446	1'42"148	1'39"372	1'42"551	1'43"797	
26	1'42"121	1'42"672	1'40"434	1'41"889	1'41"763	1'42"185	P 1'47"540	1'41"026	1'44"115	1'45"399	1'42"077	1'41"473	1'42"019	1'43"881	
27	1'43"870	1'44"764	1'42"311	1'41"494	1'43"540	1'41"005	2'43"442	1'42"570	1'43"775	1'42"644	1'41"489	1'39"920	1'41"111	1'43"938	

28	1'42"743	1'40"720	1'44"035	1'44"537	1'45"912	1'41"680	1'45"508	1'44"175	1'42"794	1'43"614	1'44"992	**1'39"150**	1'41"958	1'44"638	
29	1'43"882	1'41"025	**P** 1'47"513	1'42"352	1'43"358	1'44"201	1'44"438	1'45"225	1'41"270	1'40"715	1'43"328	1'40"369	1'45"868	1'45"045	
30	1'41"002	1'42"382	2'45"659	1'43"371	1'45"280	1'45"511	1'45"028	1'45"335	1'41"637	1'41"326	1'43"859	1'44"586	1'44"837	1'44"674	
31	1'43"115	1'43"030	1'43"662	1'41"653	1'45"002	1'45"500	1'41"879	1'42"797	1'42"339	1'43"294	1'43"769	1'43"901	1'45"215	1'48"091	
32	1'43"457	1'43"066	1'41"976	1'41"359	1'43"110	1'42"563	1'42"747	1'42"713	1'42"094	1'43"260	1'42"903	1'42"735	1'43"707	1'45"676	
33	1'43"769	1'41"790	1'47"161	1'42"852	1'42"737	1'43"528	**P** 1'59"658	1'42"867	1'42"039	**P** 1'45"446	1'43"854	1'41"627	1'44"043	1'52"840	
34	**P** 2'02"131	**P** 1'55"629	2'00"556	**P** 2'03"512	**P** 2'09"364	**P** 2'01"225	2'55"569	**P** 2'00"889	1'49"098	3'32"975	1'56"428	**P** 1'56"706	1'55"329	1'59"327	
35	4'10"526	3'17"910	2'16"711	4'04"202	4'50"172	4'00"213	2'16"334	3'57"539	1'59"791	2'47"398	2'04"030	3'51"579	2'09"951	2'45"053	
36	3'34"425	2'27"620	2'28"100	3'35"003	3'16"481	3'34"510	3'17"357	3'34"266	2'46"223	3'32"827	2'19"482	3'36"286	2'22"573	3'33"273	
37	3'47"254	3'14"968	2'59"696	3'48"389	3'42"428	3'49"028	3'38"949	3'49"218	3'35"242	3'48"589	3'35"353	3'48"235	3'32"621	3'48"430	
38	3'32"235	3'41"715	3'52"826	3'31"813	6'00"864	6'18"227	5'47"716	3'31"346	3'49"014	3'31"585	3'49"251	6'25"622	3'42"761	3'32"074	
39	3'18"877	5'59"201	5'27"549	3'18"085	3'21"364	3'23"392	3'18"493	3'17"541	6'26"155	3'19"751	6'15"864	3'24"212	6'07"918	3'19"066	
40	3'15"217	3'20"403	3'18"051	3'13"935	1'48"391	1'47"876	1'48"212	3'13"092	**P** 3'29"064	3'16"618	**P** 3'26"746	2'18"092	**P** 3'26"111	**P** 3'21"140	
41	1'49"059	2'10"469	2'10"474	1'49"898	1'46"503	1'46"955	1'47"301	1'51"158	3'16"511	2'31"953	3'26"872	2'06"944	3'33"006	3'06"424	
42	1'48"589	**P** 2'12"629	2'07"046	1'47"567	1'47"715	1'48"987	1'49"151	1'48"075	2'07"226	2'36"095	2'20"909	2'16"310	2'25"585	2'12"494	
43	1'48"874	2'49"771	2'10"297	1'49"626	2'30"324	2'30"186	2'29"446	1'55"274	2'31"614	2'40"243	2'34"669	2'28"998	2'31"761	2'45"696	
44	2'41"841	2'23"860	2'28"646	2'43"496	2'35"270	2'35"190	2'35"900	2'37"075	2'35"347	2'35"428	3'16"829	2'58"093	3'11"861	3'20"496	
45	3'19"057	2'46"441	2'58"895	3'20"853	2'32"512	2'33"147	2'33"378	3'21"308	2'33"684	2'33"067	3'35"034	3'35"812	3'35"595	3'31"146	
46	3'30"841	3'36"998	3'35"992	3'32"413	3'13"863	3'12"579	3'14"201	3'32"425	3'14"109	3'10"121	4'10"849	3'50"665	4'08"059	4'18"964	
47	4'19"897	3'33"053	3'58"579	4'17"764	3'24"629	3'24"707	3'24"477	4'17"707	3'24"380	3'26"129	3'42"532	3'42"431	3'42"808	3'42"109	
48	3'42"109	3'41"873	3'42"589	3'42"851	3'40"974	3'41"835	3'39"443	3'42"482	3'39"688	3'41"881	**P** 3'25"303	**P** 3'23"011	**P** 3'24"311	**P** 3'24"295	
49	3'09"200	3'17"118	3'18"545	3'15"994	3'15"645	3'14"941	3'14"015	3'14"862	3'15"205	**P** 3'22"036	2'36"862	2'40"536	2'50"818	2'36"909	
50	1'46"070	1'45"344	2'11"121	1'46"702	1'44"347	1'46"138	1'46"667	1'51"352	2'13"340	2'41"350	1'45"610	1'46"423	1'49"929	1'49"005	
51	1'46"968	1'43"535	2'04"220	1'47"715	1'45"747	1'47"094	1'47"836	1'51"222	2'05"656	1'54"661	1'45"013	1'45"657	1'48"325	1'48"692	
52	1'48"678	1'46"457	1'58"261	1'48"563	1'46"840	1'47"665	1'47"971	1'51"649	2'06"110	1'49"498	1'44"466	1'44"581	1'49"141	1'50"801	
53	1'47"674	1'47"661	1'55"168	1'51"448	1'48"710	1'49"886	1'50"605	1'53"210	1'59"892	1'49"908	1'45"943	1'45"442	1'49"834	1'54"941	
54	1'47"971	1'45"909	1'51"779	1'47"907	1'47"081	1'49"537	1'50"998	1'53"760	1'56"477	1'50"006	1'45"162	1'44"225	1'47"623	**P** 2'00"460	
55	1'49"784	1'45"898	1'57"486	1'47"442	1'45"478	1'49"057	1'49"835	1'53"198	1'53"200	1'47"357	1'45"987	1'45"404	1'49"025	2'26"906	
56	1'49"038	1'48"972	1'47"570	1'47"558	1'48"705	1'49"021	1'48"101	1'51"532	1'52"640	1'48"655	1'48"108	1'48"480	1'50"215	1'47"519	
57	1'48"632	1'48"660	1'47"677	1'49"769	1'50"093	1'49"197	1'48"538	1'52"258	1'49"985	1'50"489	1'45"945	1'48"149	1'49"408	1'46"376	
58	1'49"976	1'48"461	1'46"123	1'50"371	1'52"999	1'51"032	1'49"835	1'51"656	1'48"642	1'49"449	1'46"746	1'48"204	1'48"562	1'50"301	
59	1'49"298	1'48"904	1'42"011	1'50"943	1'50"845	1'51"866	1'51"090	1'52"557	1'46"535	1'48"334	1'47"225	1'50"587	1'49"969	1'47"880	
60	1'49"864	1'48"069	1'40"409	1'52"035	1'51"960	1'51"032	1'50"495	1'52"284	1'49"503	1'49"010	1'48"553	1'52"717	1'49"191	1'49"460	
61	1'50"721	1'50"092	1'42"923	1'53"898	1'52"786	1'51"844	1'50"781	1'53"027	1'44"033	1'49"427	1'47"502	1'53"414	1'49"839	1'49"259	
62	1'50"353	1'50"603	1'42"190	1'52"162	1'52"668	1'52"045	1'51"361	1'54"359	1'41"527	1'50"858	1'48"616	1'54"376	1'50"818	1'51"056	
63	1'51"026	1'52"662	1'41"448	1'53"902	1'55"872	1'52"587	1'52"901	1'52"924	1'42"088	1'54"011	1'49"512	1'54"236	1'51"493	1'52"359	
64	1'51"937	1'52"595	1'43"927	1'54"396	1'53"337	1'52"225	1'52"420	1'54"143	1'42"348	1'55"858	1'50"247	1'54"075	1'50"336		
65	1'53"976	1'51"841	1'44"114	1'53"527	1'53"411	1'52"797	1'53"405	1'55"869	1'43"417	2'03"935					

GT500 手に〃 フト議

スーパーGT 3メーカーのドライバーラインアップを考えよう

パドックで取材を進めていると、いろんな噂が飛び交っているものです。
とくに、この時期の話題と言えばやっぱり“アレ”。
それはズバリ！ 来年のドライバーラインアップについてです。
ここではスーパーGTの裏側を知る事情通にあれこれ聞きましょう。
その言葉は、もはや「情報をキャッチする」次元を飛び越して
「こうすべき!」という妄想と暴走の入り混じった提案です。
メーカー&チーム関係者の皆さまは、どうか読み飛ばしてください。



【トヨタ篇】草食系か、肉食系か?

──わざわざ編集部までお越しいただきありがとうございます。あなたはスーパーGTの裏事情について日本一、いや世界一詳しいということで関係者のあいだでも評判です。今日はいろいろなお話を聞かせてください。お名前は出してもいいですか?

○○○ ………(黙秘)。

──分かりました。匿名がご希望ですね。それでは「世界一のスーパーGT事情通さん」という仮名で掲載します。

GT通 (照)。

──喜んでいただけたようで光栄です。

GT通 それなら私の考えを、すべてお話します。

──よろしくお願いします。さっそくですがスーパーGTの現場では、早くも来季GT500のドライバーラインアップについて噂が出はじめました。

GT通 たしかに例年よりも少し早いタイミングで、私のもとにもさまざまな情報が入ってきています。例年であれば秋ごろになって翌年に向けた話が大詰めを迎えるイメージですけどね。もちろん例外もあって、たとえば今季に向けたスーパーフォーミュラで言えば、山本尚貴が無限からダンディライアンに移籍という大きな動きがありましたが、あれは昨年の夏から動き出していました。

──今年は、どうして動き出しが早いのでしょうか?

GT通 GT500の戦いが年々激しさを増してきていることは言うまでもないですが、とくに来年はClass1車両が走り始める最初の年。とくにトヨタ陣営にいたっては、あのスープラを復活させる記念すべき年なので、何が何でもチャンピオンを獲りたいという思いがあるのでしょう。

──なるほど、それが理由ですか。

GT通 いや、それだけが理由ではありません。来年は、全体的にドライバーが不足する傾向にあるんです。以前、オートスポーツ本誌のスクープ(No.1512)でも出ていたとおり、来季はWECとスーパーGTのカレンダーが2戦程度バッティングしてしまう。そうなると中嶋一貴と山下健太には頼れなくなるので、その対応のために初動が早いというのが実際のところかと。

──たしかに一貴と山下に頼れないのはかなりの痛手ですね。

GT通 経験豊富な一貴と、いまもっとも勢いに乗る山下が抜けた穴を埋められるドライバーはそう簡単に見つからず、だから来季のドライバー獲得に向けて早く動き出したと言えるでしょう。順当にいけば今年の第2戦富士で36号車に乗った宮田莉朋のGT500昇格はほぼ間違いないはずです。

──あとひとりは……。

GT通 これも先ほどのオートスポーツのスクープにすでに出ていましたが、有力なのは今季全日本F3王者のサッシャ・フェネストラズでしょう。あのスクープはなかなかいいところをついていると思いましたよ。

──ありがとうございます。

GT通 “世界一のスーパーGT事情通”もあの記事には驚きました。

S.Tamura

妄想?

暴走!?

2020年 as的 勝 ドラ会



――自分で〝世界一〟と言ってしまうんですね。

GT通 （照）。

――ともあれ、気になるのはサッシャと宮田がどのチームで走るのかです。

GT通 スーパーGTに詳しい人ならご存じだと思いますが、現在のGT500のドライバーラインアップはメーカーが決めています。その割り振りを行なう担当者が、いまごろ頭を悩ませている姿が想像つきますよね。

――サッシャは「あくまで第一希望はF1」と言うものの、「日本で極力長い期間プロとして活動していく」ことを第2希望としているようです（68ページ参照）。

GT通 そのとおり。だから、サッシャはGT500の〝あるチーム〟に、直接売り込みに行ったようです。「来年、オレを乗せてくれ」と。ヨーロッパでは「チームがドライバーを決める」のが一般的ですから当然の動きですよね。ただ、GT500はメーカーが決めるので、売り込まれたチームも戸惑ったでしょうけど（苦笑）。

――たしかに、そうですね。では、GT通さんとしては、来年のトヨタの陣営のドライバーラインアップはどうなると読んでいるのですか？

GT通 陣営内部でもまだ決まっていないはずなので、ここから先は「もし私が組み合わせを決めるなら」という前提で聞いてください。まず、37号車の平川亮／ニック・キャシディ組と38号車の立川祐路／石浦宏明組をバラす理由は見つかりません。この2台のラインアップは維持したい。一方で、19号車の国本雄資の相方には宮田を入れるべきです。ヨコハマタイヤを履く19号車はタイヤテストなどで年間のマイレージを稼げることもあり、宮田の習熟には最適の環境が整っています。坪井翔を他チームへ移籍させて、そこに宮田を入れます。

――たしかに、この数年を見ていても昨年の山下、今年の坪井という流れで来ていますしね。

GT通 はい。39号車のヘイキ・コバライネン／中山雄一組は今年がコンビ1年目ですし、先日のオートポリスでもあの難コンディションを制した。もう1年くらい様子を見たいところです。つまり、「一貴が抜ける36号車」と「山下が抜ける6号車」に、サッシャと坪井を配置するのが無難でしょう。

――なるほど。

GT通 ただ、この先が非常に難しい。サッシャがGT500でどれだけ走れるのかが未知数で、そこがはっきりとしないうちは決めづらい。坪井は全日本F3をトムスで戦っていたわけで、その流れで36号車……。

――おぉ！ つまり関口雄飛／坪井組ですか？

GT通 ……と考えられなくもないのですが、実際のところは6号車が大嶋和也／坪井組、36号車が関口／サッシャ組がベターだと思っています。

――それもまた大胆な組み合わせで。

GT通 大嶋は言わずもがなですが、坪井もエンジニアに対するセッティングのフィードバック能力が非常に高い。ふたりの持ち味を最大限に活かした知性的なコンビで戦わせてみたいなと。

文責：auto sport
Photo：平田 勝（Masaru Hirata）／森山俊一（Toshikazu Moriyama）／吉見幸夫（Yukio Yoshimi）／上尾雅英（Masahide Kamio）／草皆茂則（Shigenori Kusakai）
三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）／吉田成信（Shigenobu Yoshida）／田村 翔（Sho Tamura）／小笠原貴士（Takashi Ogasawara）

―とても上品な感じがします。

GT通 対する関口／サッシャ組は、とにかく爆発的なスピードが魅力ですからね。コース上で野生的な走りを披露してくれるコンビの誕生です。

―スマートな6号車とワイルドな36号車。それぞれキャラが立ってますね。

GT通 自分としては〝草食系な6号車〟と〝肉食系な36号車〟というキャッチフレーズが合っているかと。ちなみに、小耳に挟んだところでは、最近は草食系男子のほうが圧倒的にモテるようです。

―その情報は必要ですか？

GT通 （照）。

【ホンダ篇】斜め上をいくコンビ誕生!?

―ほかの2メーカーはどうですか？

GT通 ニッサンとホンダですが、とくに難しいのがホンダでしょう。

―その心は？

GT通 山本尚貴がF1を目指しているのはご存じのとおり。今年の日本GPでFP1を走れるかどうかはさておき、このまま順調に今季を戦えばスーパーライセンスポイントの40点も楽に超えられるはず。つまり、来年はトロロッソのサードドライバーが濃厚じゃないかと踏んでいます。これが実現した場合、おそらくF1全戦に帯同するはずなので、GT500のラインアップからは外して考えなければならない。

―日本で見られなくなるのは残念ですが、ぜひ世界に挑んでもらいましょう。相方のジェンソン・バトンは？

GT通 契約のことなので詳細は分かりませんが、私のつかんでいる情報ではバトンは2年契約だったはず。つまり、今年いっぱいで契約満了となるわけです。もちろん契約が更新される可能性もありますが、最悪の事態に備えておく必要があるでしょう。

―もしも、山本とバトンの2名がいなくなったら、それこそトヨタ以上に深刻な状況じゃないですか？

GT通 そうなんです。しかも、トヨタ以上に悩ましいのが、F1側がはっきりしないと決められないことです。仮に1号車のふたりが抜けてしまったら、新たにGT500のドライバーを補充しなければならないわけで、来季のドライバーラインアップは混迷を極めます。

―そんな状況のなかで、来季のホンダはどんな組み合わせが良いですか？

GT通 まず、ぜひ実現して欲しいのは8号車の野尻智紀の相方に福住仁嶺を抜擢することです。

―おぉ、期待が高まるコンビです。

GT通 そうなんです。野尻と福住のスピードセンスは誰もが認めるところで、そのふたりが組んだらまるでカミソリのような鋭さを誇るコンビの誕生です。トヨタで言えば、37号車の平川／ニックに似た組み合わせで、ライバル陣営にとっては非常に厄介な相手になります。「相手が嫌がることをやる」のが勝負の鉄則ですから、このコンビはぜひ実現してもらいたい。

―ふむふむ。ほかはどうでしょう？

GT通 現在1号車（100号車）に乗る山本とバトンがそろって参戦しなくなった場合がもっとも悩ましく、そうなった場合にホンダのセンスが問われます。私が決めるとしたら1号車のひとりには、まず牧野任祐が外せない。その牧野の相方にはベルトラン・バゲットか、思い切ってアレックス・パロウなんていう選択もアリでしょう。

―それは思いもよらぬコンビ！　さすが〝世界一のGT通〟です。

GT通 （照）。

―こちらの想像の斜め上をいくラインアップですが、それぞれのドライビングスタイルなどを考慮するとたしかにアリですね。

GT通 ですよね。17号車の塚越広大とバゲットの組み合わせをもう1年見たいところではありますが、ホンダ陣営としてより貪欲に結果にこだわるということであれば、私なら1号車は牧野／バゲット組、17号車には塚越／パロウ組でいきますね。スピードのある若手と経験豊富なベテランを組ませることはGT500の定石ですが、これはなかなか魅力的なラインアップです。というか、今季のスーパーフォーミュラであれだけのスピードを見せているパロウをGT500に招き入れなかったら、それこそセンスを疑いますよ。

―パロウは全日本F3を走っているときから、驚くようなスピードを見せていましたしね。

GT通 そうなんです。彼は決して裕福な家庭ではないなかで、腕一本でここまできた。ヨーロッパのレース関係者も「彼のセンスは抜群」と誰に聞いても太鼓判を押しますからね。これほどの逸材をホンダがみすみす逃すはずはない。ちなみに、パロウが全日本F3を戦っていたときと、牧野がGT500にスポット参戦したときは、現在1号車を走らせている伊与木仁氏がエンジニアを担当していました。そう考えると、いっそのことふたりの実力をよく知る伊与木エンジニアのもとで牧野／パロウ組を走らせるのも面白

#6 LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S

今季、絶好調の６号車。脇阪寿一監督のもと、阿部和也エンジニアとエース大嶋和也がうまくクルマを作り上げる戦い方が機能している。来季は山下健太に代わって坪井翔がここへ加わり、より知的なレースを見せるか？


T.Moriyama
Kazuya Oshima


T.Ogasawara
Sho Tsuboi



M.Kamio

い試みだと思います。

―その案もすごい！

GT通 では調子に乗ってもうひとついきましょう（笑）。

―まだあるんですか!?

GT通 今季のF2でスーパーライセンスポイント獲得に向けて頑張っている松下信治が、残念ながら夢かなわずに日本に戻ってくる可能性もゼロではありません。その場合は1号車か17号車のどちらかをドライブすると読んでいます。

―おぉ！　山本とバトンが抜けるのは痛いですが、ホンダは本当に若手が充実していてうれしい悲鳴ですね。俄然、来季のラインアップ発表が楽しみになりました。ほかに16号車と64号車はどうでしょう？

GT通 そもそも16号車が来年もヨコハマタイヤを履くかどうかが気になるところです。NSXとヨコハマの挑戦は今年で3年目となりますが、これといった結果が出ていない。2016年にはレクサスのバンドウがタイヤで勝ち、ニッサンではコンドウが年間2勝を挙げたのにNSXではいまだに勝てていない。これをどう判断するかが来年の見どころだと思っています。仮にヨコハマを継続するとなった場合、私としては武藤英紀をエースとして、若手を乗せるのもアリだと思っています。

―若手というと？

GT通 全日本F3やGT300などで、着実に成長を見せている大津弘樹がいいのではないかと。ここで一定のパフォーマンスを見せたら「次のチャンスを与える」という流れが組めればとても有意義で、大津の次には大湯都史樹、さらに現在FIA-F4を戦っている若手にチャンスを与える場にもなります。

―単年だけで見ずに、中長期を見据えた戦略ですね。64号車は？

GT通 こちらは経済的な理由からナレイン・カーティケヤンは外せない。その相方としてはダンロップタイヤの開発に力を発揮してくれそうな伊沢拓也か中嶋大祐を走らせるというのが私からの提案です。私のなかではこれが来季ホンダ陣営のベストな体制で、逆にここまで話してきたラインアップと異なる場合は、納得できる理由を教えてもらいたいくらいです（笑）。

―全5台それぞれに明確なテーマがあって、もはやこれ以外の選択はないんじゃないかと思えてきました。

GT通 ダテに何十年もスーパーGTを見てきたわけじゃないですから。

N.Mitsuhashi



#36
LEXUS TEAM au TOM'S

中嶋一貴の離脱が痛い36号車。GT500におけるサッシャのパフォーマンスは未知数だが、うまく転べばタイトル争いの主役を演じる可能性あり。一貴よりもサッシャのほうが、関口雄飛の運転スタイルに近いという説も。

T.Moriyama



Yuhi Sekiguchi

S.Kusakai



Sacha Fenestraz

F1とつながる「ホンダならでは」の悩み

2019年GT500 エントリーリスト

	No.	Machine	Driver	Entrant	Tire
LEXUS	6	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也／山下健太	LEXUS TEAM LEMANS WAKO'S	BS
LEXUS	19	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資／坪井 翔	LEXUS TEAM WedsSport BANDOH	YH
LEXUS	36	au TOM'S LC500	中嶋一貴／関口雄飛	LEXUS TEAM au TOM'S	BS
LEXUS	37	KeePer TOM'S LC500	平川 亮／ニック・キャシディ	LEXUS TEAM KeePer TOM'S	BS
LEXUS	38	ZENT CERUMO LC500	立川祐路／石浦宏明	LEXUS TEAM ZENT CERUMO	BS
LEXUS	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	LEXUS TEAM SARD	BS
HONDA	1	RAYBRIG NSX-GT	山本尚貴／ジェンソン・バトン	TEAM KUNIMITSU	BS
HONDA	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／伊沢拓也	ARTA	BS
HONDA	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／中嶋大祐	TEAM MUGEN	YH
HONDA	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／ベルトラン・バゲット	KEIHIN REAL RACING	BS
HONDA	64	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン／牧野任祐	Modulo Nakajima Racing	DL
NISSAN	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	平手晃平／フレデリック・マコヴィッキ	NDDP RACING with B-MAX	MI
NISSAN	12	カルソニックIMPUL GT-R	佐々木大樹／ジェームス・ロシター	TEAM IMPUL	BS
NISSAN	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISMO	MI
NISSAN	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	高星明誠／ヤン・マーデンボロー	KONDO RACING	YH

2020年AS的GT500 エントリーリスト

	No.	Machine	Driver	Entrant	Tire
TOYOTA	6	WAKO'S 4CR LC500	大嶋和也／坪井 翔	TOYOTA TEAM LEMANS WAKO'S	BS
TOYOTA	19	WedsSport ADVAN LC500	国本雄資／宮田莉朋	TOYOTA TEAM WedsSport BANDOH	YH
TOYOTA	36	au TOM'S LC500	関口雄飛／サッシャ・フェネストラズ	TOYOTA TEAM au TOM'S	BS
TOYOTA	37	KeePer TOM'S LC500	平川 亮／ニック・キャシディ	TOYOTA TEAM KeePer TOM'S	BS
TOYOTA	38	ZENT CERUMO LC500	立川祐路／石浦宏明	TOYOTA TEAM ZENT CERUMO	BS
TOYOTA	39	DENSO KOBELCO SARD LC500	ヘイキ・コバライネン／中山雄一	TOYOTA TEAM SARD	BS
HONDA	1	RAYBRIG NSX-GT	牧野任祐／ベルトラン・バゲット（松下信治もアリ?）	TEAM KUNIMITSU	BS
HONDA	8	ARTA NSX-GT	野尻智紀／福住仁嶺	ARTA	BS
HONDA	16	MOTUL MUGEN NSX-GT	武藤英紀／大津弘樹	TEAM MUGEN	YH?
HONDA	17	KEIHIN NSX-GT	塚越広大／アレックス・パロウ（松下信治もアリ?）	KEIHIN REAL RACING	BS
HONDA	64	Modulo Epson NSX-GT	ナレイン・カーティケヤン／伊沢拓也 or 中嶋大祐	Modulo Nakajima Racing	DL
NISSAN	3	CRAFTSPORTS MOTUL GT-R	高星明誠／フレデリック・マコヴィッキ	NDDP RACING with B-MAX	MI
NISSAN	12	カルソニックIMPUL GT-R	千代勝正／ジェームス・ロシター	TEAM IMPUL	BS
NISSAN	23	MOTUL AUTECH GT-R	松田次生／ロニー・クインタレッリ	NISMO	MI
NISSAN	24	リアライズコーポレーション ADVAN GT-R	佐々木大樹／ヤン・マーデンボロー or 平手晃平 or 外国人ドライバー?	KONDO RACING	YH

上は今季のGT500ラインアップで、下はGT通さんが“勝手に決めた”来季のもの。便宜上、車番は今年を踏襲し、車名もそのままにしていることをご了承いただきたい。ただしGRスープラでの参戦が発表されていることを受け、チーム名だけは「レクサス」から「トヨタ」に変更した。こうしてみると来季は変化に富んだシーズンとなりそうだが……？




M.Hirata


M.Hirata

Tomoki Nojiri


M.Hirata

Nirei Fukuzumi

#8 ARTA

来季に向けて注目される8号車。「野尻智紀／福住仁嶺組が誕生したらライバル陣営は焦るはず」とはGT通さんの見立てだ。セルブスのエンジニアリングとふたりの速さがかけ合わさったら、たしかに手強い1台となる。


M.Kamio

#1(#100) TEAM KUNIMITSU

山本尚貴がF1に挑戦し、ジェンソン・バトンが日本を去る場合、考えられ得るベストなラインアップは牧野任祐／ベルトラン・バゲット組だろう。GT通さんとしては「牧野／アレックス・パロウ組も見てみたい」模様。


M.Hirata

Bertrand Baguette


Y.Yoshimi

Tadasuke Makino

――さすがは世界一のGTマニア。

GT通 ありがとうございます（照）。

――さて、あとはいよいよニッサンを残すだけとなりました。

【ニッサン篇】フォーミュラとのカンケイ

GT通 じつはニッサンが一番難しいんですよ。

――それはなぜでしょう？

GT通 本来であれば23号車のラインアップもそろそろ若返りをはかりたい。ところが、松田次生とロニー・クインタレッリがしっかりと仕事をしているうえに、彼らふたりをおびやかすくらい突出した〝次の世代〟が見当たらない。ニッサン／ニスモ首脳陣の悩んでいる様子が目に浮かびます。

――そういうものなんですね。

GT通 また、今年は3号車に平手晃平とフレデリック・マコヴィッキを招き入れたわけですが、これといった成績を残せていない。もちろん、残りのレースで〝軽いレクサス勢〟をおさえて優勝すれば、チャンピオンシップを争う23号車の援護となるので役目を果たすことにはなる。ただ、ここまでのレースでふたりとも致命的なミスを犯してしまっているのが痛いんです。

いまこそニッサンには変化が必要

――編集部も開幕前は3号車に期待を寄せていたんですが……たしかにミスが目立ちます。12号車はどうでしょう？ 今年はジェームス・ロシターが加入しました。

GT通 ロシターは、かつての爆発的な速さは見えないものの、じつは決勝では地道にポジションを上げています。そういう意味では12号車が低迷している原因は佐々木大樹がハマってしまっているためだと思います。

――たしかに、最近の佐々木には勢いが感じられません。

GT通 そうなんです。それに千代正勝がGT500に乗れていないのももったいない。まだまだ成長曲線を見せる千代は、1年間のシート喪失を経験して悔しさも味わったでしょう。オートポリスではロシターに代わって急きょ代役参戦しましたが、来年はレギュラーとして走らせるべきだと思います。

――では実際に、GT通さんならどのようなラインアップを組みますか？

GT通 23号車は、総体的に考えて現状維持が無難でしょう。ただ、3号車には高星明誠を、12号車には千代を抜擢したい。

――これまた大胆ですね。

GT通 単に引っかき回しているだけでなく、理由があります。ポイントとなるのは、千代と高星のふたりをいままで経験したことのないタイヤで走らせて、新たな可能性を見出すことです。昨年までの千代はミシュランで、高星は16年に一度GT500にスポット参戦したときを除いて、ずっとヨコハマで走ってきました。もちろん、特定のタイヤメーカーのスペシャリストになるのもいいですが、それだと発展性がない。そうした積み重ねが今季、平手

#17 KEIHIN REAL RACING

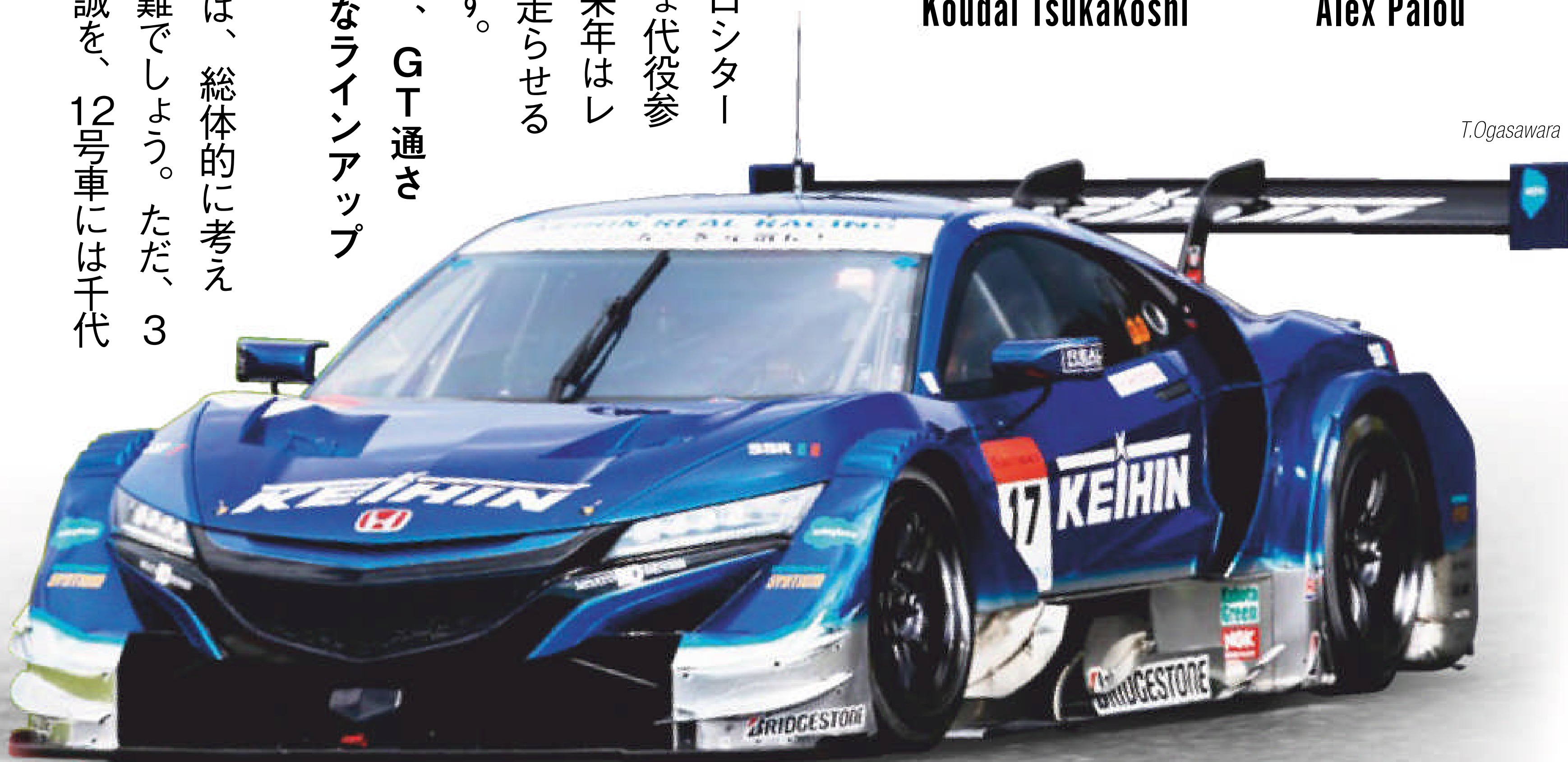
塚越広大／ベルトラン・バゲット組をもう1年見たいところだが、GT通さんは思い切って塚越／アレックス・パロウ組を決断。ホンダとしてはパロウを自陣営につなぎとめる必要があり、戦略的で納得の采配でもある。


M.Hirata

Koudai Tsukakoshi


S.Yoshida

Alex Palou


T.Ogasawara



関係者立入禁止

T.Moriyama



#3
NDDP RACING with B-MAX

今季からニッサン陣営に加わったフレデリック・マコヴィッキは継続し、その相方には成長著しい高星明誠を抜擢。この案、かなり大胆な采配ではあるものの、いい意味で妙にハマっている気もします。編集部も納得。

T.Ogasawara



Mitsunori Takaboshi

T.Ogasawara



Frederic Makowiecki

#12
TEAM IMPUL

昨年まで３号車で素晴らしい走りを見せていた千代勝正だが、今季はレギュラーシートを失ってしまった。千代であれば多少の時間は要するものの、ミシュランからブリヂストンに適応できるはずという期待を込めて。

T.Ogasawara



Katsumasa Chiyo

T.Moriyama



James Rossiter



S.Kusakai

やマコヴィッキ、ロシターなどを外から招聘せざるを得ない状況を招いてしまったわけですから。考え方が凝り固まってしまっていた代償と言えるかもしれません。ニッサン／ニスモが次代を担う若手の成長を期待するのであれば、目先の結果だけにとらわれずリスクを覚悟のうえで、もう少しアグレッシブな組み合わせにすべきです。

――ニッサン愛のあふれるご意見です。

GT通 3号車はミシュランタイヤの開発も考慮してマコヴィッキを継続させるのがいいでしょう。つまり、高星／マコヴィッキ組です。いまの高星はヤン・マーデンボローよりも安定しているなおかつ速いですから、そこにマコヴィッキの経験をかけ合わせる狙いです。12号車もロシターを継続させて、千代／ロシター組としたい。インパルのいまの課題は予選よりも「決勝で弱い」こと。千代とロシターは多少セッティングが決まっていなくても、なんとかレースをまとめてきてくれる「心の強い」ドライバーですから、星野一義監督にも納得してもらえるのではないかと思います。

――なるほど。では24号車はどうでしょう？

GT通 佐々木は将来的に23号車を走らせる資質があります。ただ、いまの彼に足りないのは〝自分好みではないクルマ〟を速く走らせる技術と気合。だからこそ、いますぐに23号車に乗せると逆に佐々木の成長を妨げてしまう可能性があります。ここは初心に返ってコンドウで走ることが、結果的に彼自身のためになるはずです。その相方には、佐々木と正反対のスタイルである平手もしくはマーデンボローがいいでしょう。もしかすると、今年と同様に新たな外国人ドライバーを招聘するかもしれませんけどね。

――ニッサン陣営は昨年も今年も、ニスモ以外のチームの低迷が目につきます。もし、GT通さんが提案するラインアップが実現されれば全体の底上げになりますし、2～3年先も楽しみにもなりますね。

GT通 ちなみに今季で言うとトヨタは39号車、ホンダは16号車を除いて、最低でもひとりは「現役スーパーフォーミュラドライバー」が乗っているのは気付いていましたか？

――おぉ!! 言われてみれば、たしかにそうです。

GT通 対するニッサンは、F3とかけ持っているドライバーもいません。

――16年の全日本F3には千代、佐々木、高星、マーデンボローの4人が出ていて、17年は高星がチャンピオンを獲得しました。ただ、18年以降はひとりもF3に出ていません。

GT通 ニッサン陣営はGT500ドライバーのトレーニングの一環でF3などのフォーミュラカーで定期的にスポーツ走行を実施しています。ただ、トヨタ、ホンダに比べるとどうしても苦しい状況にある。だからこそ、せめてGT500では中堅～若手ドライバーを積極的に動かして幅広い経験を積ませ、引き出しを増やす配慮が必要なんですよ!!

――気のせいか、GT通さんは他メーカーに比べてニッサンに対する熱量がとくに高い印象を受けます。

GT通 そ、そうですか？

――手厳しいけども怖いほどの愛を感じます。まさかニッサンびいき？

GT通 (汗)。

――図星……ですか？

GT通 いいえ。じつは私、ニッサンびいきではなく、スーパーフォーミュラも好きなんです。ニッサンにもフォーミュラに出てきてもらいたくてつい熱くなりました（照）。

――それならそうと最初から言ってくれれば（苦笑）。次回はスーパーフォーミュラの裏事情について語ってください。

GT通 はい、喜んで！

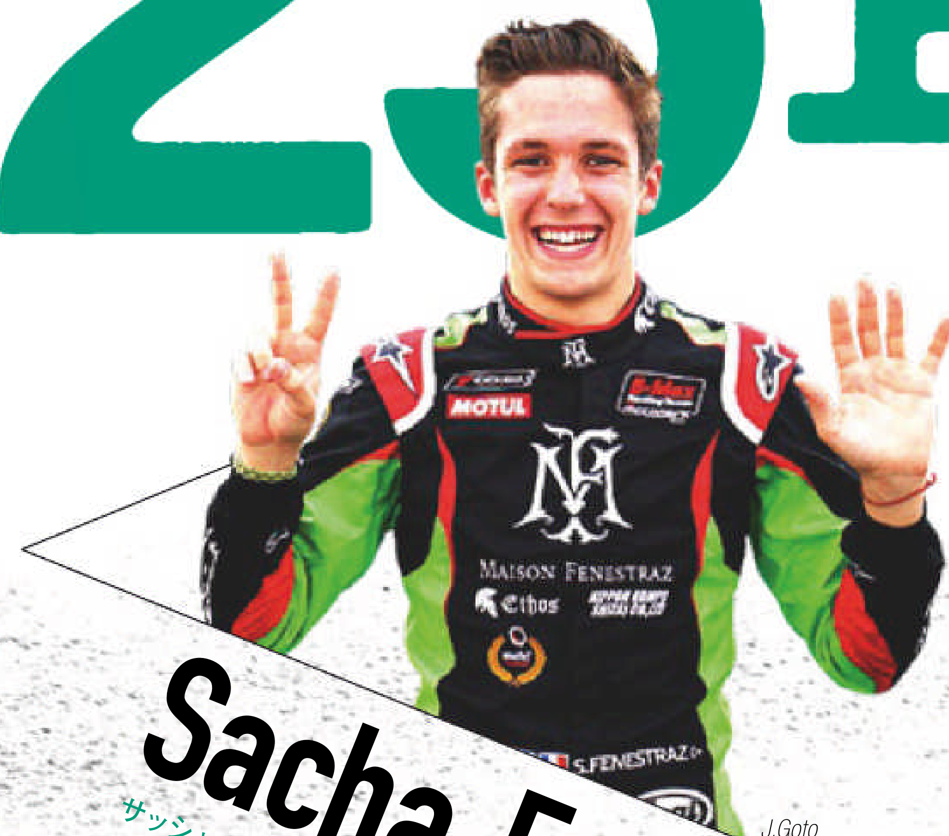
GT通

最後の全日本F3王者が語る、その先——

F1で1年より日本で25年

1979年から長きに渡り行なわれてきた全日本F3選手権が、今季で幕を閉じる
その最後のチャンピオンに輝いたのはサッシャ・フェネストラズだった
昨季、ヨーロピアンF3の開幕戦で優勝、マカオGPでは3位表彰台に登壇
今年20歳になったばかりのフェネストラズは、なぜヨーロッパを離れ
日本へと戦いの場を移したのか。そして、その先に見据えるのは——

Text：貝島由美子（Yumiko Kaijima）
Photo：草皆茂則（Shigenori Kusakai）／三橋仁明（Noriaki Mitsuhashi）
後藤 純（Jun Goto）／小林勝彦（Katsuhiko Kobayashi）


J.Goto

Sacha Fenestraz
サッシャ・フェネストラズ

——まずはレーシングカートを始めたきっかけを教えてください。

「モータースポーツを始めたのは、父と兄、姉が趣味でゴーカートをやっていたから。家から10分ぐらいのところにカートコースがあったんだ。ある日、そのカート場で兄のカートがエンジンをかけっぱなしにしたまま置かれていた。そのとき僕は3歳だったんだけど、カートがそこにあったから乗って走り出したんだ。それを見たみんなが、クラッシュすると思って僕を追いかけた。だけど、そこで僕がコーナーを曲がっていくのを見たんだよ。その後、みんなが僕を止めたんだけど、それで泣きだした僕に父が『この子はカートが好きなんだ』って気づいて、マイクロ・ゴーカートを買ってくれたんだよ」

——レーシングカート時代は、ずっと

Year	Category	Team	Results
2019	全日本F3選手権	B-Max Racing with motopark	シリーズチャンピオン
	SUPER GT-GT300	KONDO RACING	シリーズ4位（第6戦終了時）
2018	FIA-F3 ヨーロピアン選手権	Carlin	シリーズ11位
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	Carlin	3位
	GP3シリーズ	Arden International	Rd.15-18参戦
2017	フォーミュラ・ルノー2.0ユーロカップ	Josef Kaufmann Racing	シリーズチャンピオン
	フォーミュラ・ルノー2.0 NEC	Josef Kaufmann Racing	Rd.3-5参戦
	FIA-F3 ヨーロピアン選手権	Carlin	Rd.22-24参戦
	マカオ FIA-F3 ワールドカップ	Carlin	7位
2016	フォーミュラ・ルノー2.0ユーロカップ	Tech 1 Racing	シリーズ5位
	フォーミュラ・ルノー2.0 NEC	Tech 1 Racing	シリーズ5位
2015	フランスF4選手権	——	シリーズ2位

K.Kobayashi



N.Mitsuhashi

profile

1999年7月28日生まれ。フランス出身。幼少期は父親の母国であるアルゼンチンで過ごし、2006年からカートレースを始める。15年にフランスF4で四輪レースにデビューすると、シリーズ2位でルーキーチャンピオンに。17年にはフォーミュラ・ルノー2.0 ユーロカップでタイトルを獲得した。今季は戦いの場を日本へと移し、全日本F3とGT300に参戦中。

アルゼンチンで活動していた?

「カートを始めた後、2011年にアルゼンチンで賞を獲得して、イタリアでワールドカップに出場できることになった。そのレースに出場していると き、フランスのチームに声をかけられて翌年から2年間、ヨーロッパのカートレースに出場したんだ」

――そのとき、すでにフランスに引っ越していたんでしょうか?

「うん。12年、ヨーロッパのカートレースに出ようと決めたとき、チームとともに生活しようとフランスに移った。そこにはチームのボスとその息子が一緒に住んでいて、僕も一緒に住んだ。男ばかり3人で2年間。僕の人生のなかでは大変な時期だったね。まだ子供だったし、自分の家族からは遠く離れているし。住んでいたのは、何もない小さな村だったしね。とくに大変だったのは、まったく人付き合いっていうのがなかったこと。13歳なのにレースだけだった。普段の日は退屈だし、話し相手は自分だけ。だから、少し自分の殻に閉じこもってしまった。もちろん、ゴーカートについてはいろいろなことを学んだけどね」

――学校には行っていなかった?

「家庭学習だった。小学校の後は、6年間家庭学習で勉強していたよ」

――15年に4輪にステップアップしてから、ヨーロッパで順調にキャリアを積んできたように見えます。でも、今年日本に来たのは、どうしてですか?

「4輪のキャリアについて話すと、最初にF4をやったのは15年。このままカートを続けるならどのチームでやるのがいいかって話していたんだけど、すごくお金がかかるんだよ。それで、

レース界にいた母の友人に相談したら、F4なら費用もそれほど高くないし、今後のために多くのことが学べるって勧められたんだ。フォーミュラカーについて何も知らなかったし、まったく未経験だった。でも、すごくいい年だったと思う。最終的には選手権で総合2位になれたんだから。フォーミュラ・ルノーの1年目も、とてもいい学びの年だった。2年目はチャンピオンも獲得した。そして、去年F3にステップアップしたんだけど、すごく苦しんだ。それでいま、日本にいるというわけだよね。ルノー・スポール・アカデミーから落とされてしまい、日本に来るか、レースを辞めるかだったんだ」

——ルノー・スポール・アカデミーに入ったのはいつですか?

「フォーミュラ・ルノーでチャンピオンを獲ったら、自動的にアカデミーの一員になるんだ。F1のシミュレーターでF1のいろいろなテストをしたのは、とても興味深かった。一度イベントでドライブしたこともあって、それも素晴らしかった。残念ながら、去年はいい年にならなかったけどね。僕は彼らが言うターゲット、『選手権で3位以内に入ること』っていう目標に到達できなかったんだ」

——アカデミーから落とされたときは、ショックを受けましたか?

「落ちると聞かされたのは、マカオで表彰台に立った後。アブダビでミーティングがあって、『君はプログラムから外れる』と聞かされた。もちろん、すごく胸が傷んだよ。とても厳しい決定だった。それに自信も……。17年にフォーミュラ・ルノーのチャンピオンになって、僕は大きな自信を持ってF3にステップアップした。でも、去年はメチャクチャ。それによって自信も失ったんだ。このまま続けるべきかどうか、すごく悩んだ。とにかく自分自身を疑った。いつも『悪いのは僕だ』って思ってきた。いまではほかにも原因があったんだってことに気づいたけどね。実際、マカオの前には『もう辞めよう』って思っていたんだ。でも、マカオではラッキーなことにいい成績だった。そして『サッシャ、お前はできるよ』って自信を取り戻したんだ」

注目はどのシートを手にするか——



最終大会の岡山ラウンドを前に、全日本F3のドライバーズタイトルを獲得。“現実的”なサッシャは日本での活動を希望しており、来季のSF参戦が確実視されている。注目は、どのシートで走るのか。

——ロイック・デュバル選手とブノワ・トレルイエ選手が、あなたに日本行きを勧めたと聞いていますが?

「ブノワとロイックが僕に『日本に行きなさい』って言ったのは、本当のことだよ。トライする価値はあるから一度行ってごらんって。そう言ってくれたことに、ものすごく感謝している。おかげで、僕はもう一度レースを楽しめるようになった。去年はまったく楽しめなかったからね。いまは、自分が〝ラッキーマン〟だと思う」

2019 全日本F3選手権

#11 B-Max Racing with motopark

Round	鈴鹿		オートポリス			岡山			SUGO		富士		SUGO			もてぎ			岡山	
	Rd.1	Rd.2	Rd.3	Rd.4	Rd.5	Rd.6	Rd.7	Rd.8	Rd.9	Rd.10	Rd.11	Rd.12	Rd.13	Rd.14	Rd.15	Rd.16	Rd.17	Rd.18	Rd.19	Rd.20
QF	2nd	2nd	PP	PP	—	PP	PP	—	5th	4th	2nd	2nd	2nd	3rd	—	PP	2nd	—	9/28-29	
Race	Win	14th	Win	Win	Win	Win	2nd	2nd	3rd	2nd	7th	Win	2nd	2nd	2nd	Win	2nd	Win		

——最初、日本に来ることに対して、あまり気が進まなかったそうですね。でも、実際に来てみたら違っていた?

「うん。僕は12月の初め、テストのために来たんだけど、その前に兄が3カ月日本に滞在していたから、彼に会いに来たんだ。たしかに、その前は『行きたくない』って言ってた(笑)。なぜか気が進まなかったんだ。でも、そのフィーリングは完全に間違っていたね。日本に来てすぐ、僕は父に電話して『お父さん、僕は永遠にここに住むよ』って言ったんだ(笑)。『僕は100%、日本でレースがしたい。それに僕はずっと日本にいたい。人生の大半をここで過ごしたいんだ』って。いまは日本での日々を楽しんでいるよ」

——今年、あなたはB・Maxレーシング with モトパークに加入したわけですが、その経緯は?

「僕らは去年のシーズンが終わる前から、モトパークがB・Maxと組むということを知っていたんだよね。だから日本に来てすぐ、直接彼らに連絡を取ったんだ。そこからはすべてがスムーズに進んだよ」

——来日前、日本のF3のレベルはどのようなものだと考えていましたか?

「すごく高いと思っていたよ。ヨーロッパでは、日本のF3がいかにレベルが高くて、大きなカテゴリーかっていうことに誰も気づいていないと思う。もちろん、ヨーロッパのF3のレベルも高いよ。とくに去年はものすごく高かった。でも、同様に日本のレベルも

高い。とても力強いし、スーパーフォーミュラも同様。日本のレースは、どのカテゴリーもすべてハイレベルだよ」

——F3で日本に来ることを決めた後に、スーパーGTにも乗ることになったそうですね？

「その話が始まったのは、すごく遅くなってからなんだ。僕がアルゼンチンで友達と会っていたとき、たしか1月の中頃だったと思うんだけど、僕のマネージャーから電話がきて、『サッシャ、キミはスーパーGTのGT300でもレースをするんだ』って言ったんだよ。僕は『どうやって？』って感じだった（笑）。近藤（真彦）監督かもしくはKONDOレーシングの誰かが、僕のマネージャーに連絡を取って来たんだよ。彼らはドライバーを探していて、僕に乗って欲しいって。だから、すべてがすごく素早く起こった。1週間で決まったんだよ。すごくハッピーだったね」

——GT300で初めてのハコ車。戸惑いはありませんでしたか？

「最初のテストはもてぎだったんだけど、たしかに難しかったよ。クルマのウエイトが重いことや、フォーミュラと違って自分のホイールが見えないから、クルマがコース上のどの位置にいるのかときどき分からなくなったりすることなど、多くのことは予想していた。だから、もちろん簡単ではなかったけど、ラッキーなことに割とすぐにクルマに合わせられたし、ドライビングに関しても、すぐにチームメイトのカズキ（平峰一貴）からそう遠くないラップタイムをマークすることができた。最初のテストをしてみて、『GTが大好きだ。僕はここでレースする』って思ったし、楽しんでいるよ。いつかGT500にも乗りたいよね」

確実視される来季のSF、GT500参戦。

——あなたはまだ20歳。日本のファンはあなたが日本で育って、F1にステップアップするところをみたいと思っています。今後の目標は？

「子供の頃と同じで、いまも"夢"はいつかF1ドライバーになることだよ。2番目の夢はプロフェッショナルドライバーになって、レースでメシを食うこと。もちろん、日本のファンの人たちが、僕の成長を楽しみにしてくれているのはいいことだね。僕は人生の大部分を日本で過ごしたいと思っているから。それに、もしいつの日かF1ドライバーになれるとしたら、それは素晴らしい。残念ながら、いまのところそういう話はないけどね。だから、長期の夢はF1だけど、それが実現しそうになかったら、日本にいてプロのレーシングドライバーになりたい」

——スーパーフォーミュラとGT500のドライバーになりたいということですか？

「そのとおり。それが次の目標だし、実現するように頑張っている。とにかく、いまは残るF3とGT300の両カテゴリーでベストを尽くして、その結果どうなるかだよね。近い将来、僕はファクトリーチームに入ってプロになりたいし、GT500とスーパーフォーミュラの両カテゴリーでチャンピオンになれたら素晴らしいよね」

——フォーミュラとGT、どちらに重きを置いていますか？

「それは難しい質問だね。いまはイコールだと思う。フォーミュラのレースも楽しんでいるけど、スーパーGTもものすごく楽しんでいるからね。去年とか2年前はF1に焦点を絞っていたけど、いまは日本の両カテゴリーだ。もちろん、F1に行けるチャンスがあって、同時にスーパーフォーミュラやGT500のチャンスがきたら、F1を選ぶだろうけどね」

——それがたった1年でも？　F1では、1～2年で姿を消すドライバーも少なくありません。

「そこが日本のいいところなんだよね。日本では、ものすごく長い契約をマニュファクチャラーと結んでいるドライバーも多い。F1では、初年度の成績が良くなかったらシートを失う。だからもし、たった1年だけのF1と長期間のGT500だったら、僕はGT500を選ぶよ。去年までの僕は、完全にF1に焦点を絞っていた。でも、日本に住んで、スーパーGTに出たりしていたら、そのほうがいいと思うようになってきたんだ。もし、僕のキャリアが日本でうまく行くなら、15年、20年、あるいは25年、日本にいたいね」

K.Kobayashi



S.Kusakai

初めてのハコ車でも速さ、強さを見せ、タイトル争いの渦中にある。GT300もF3もチームとの契約。KONDOレーシング、B-Maxとのつながりで行けば来季はニスモドライバーが予想されるが、SFのシートを考えるとトヨタかホンダが濃厚だろう。パドックでは「トヨタ入り」という噂も聞こえている。

2019 SUPER GT GT300

#56 リアライズ 日産自動車大学校 GT-R

Round	Rd.1 岡山	Rd.2 富士	Rd.3 鈴鹿	Rd.4 タイ	Rd.5 富士	Rd.6 AP	Rd.7 SUGO	Rd.8 もてぎ
QF	8th	PP	21st	2nd	6th	9th	9/21-22	11/2-3
Race	5th	4th	18th	2nd	7th	8th		

中嶋一貴&小林可夢偉 in ICE WORLD

「マイナス40度の世界では バナナで釘が打てます」

Mobil 1™の伝説のCMにトライ!



TOYOTA

「ホンマやった(笑)」

これがウワサの!

2019-2020シーズンを1-2フィニッシュと好スタートから
WEC富士に臨むTOYOTA GAZOO Racingのふたりが
今季も公式エンジンオイルおよび技術パートナーとしてチームを支える
「モービル1」の伝説のTVコマーシャルの世界を疑似体験!

Interview & Text：高橋カズキヨ (Kazukiyo Takahashi)
Photo：田中秀宣 (Hidenobu Tanaka) ／TOYOTA／EMG Lubricants

Mobil 1

コンッ!

「Mobil 1™ ICE WORLD」はYou Tube上でも公開中!

凍ったバナナで釘を打ったり、凍ったバラの花がパリパリになったりする様子をムービーで紹介！「Mobil 1 ICE WORLD」で検索してみてください。



EMG Lubricants

——一貴選手はあのCMを知っていたということですが、WECのTOYOTA GAZOO Racingをモービル1がサポートしているということで、いつかは体験することになると想像したことはありますか?

一貴：考えたこともなかったです(笑)。

可夢偉：こんなセットまで作っちゃうんだから、そんなに有名な話やったんや！ って(笑)。

——やってみて、いかがでしたか?

可夢偉：たしかに叩けた！

——ホントだったんだと。

一貴：本当だと思っていましたよ(笑)。当時のことだから、コンピューター・グラフィックスだったとも思っていなかったですしね。

——1983年ごろ、超人気番組のCMで放映されていました。

可夢偉：でも、83年って僕、まだ生まれていないんですよね(笑)。

一貴：その後、F1中継のCMでも流れていたのを覚えています。

——モービル1は極寒のところでも大丈夫だし、暑いところでも大丈夫だと。

一貴：それを体験できて、面白かったです。レースで言えば、走っているときにオイルが心配になるような状況はよろしくないですが、そんな心配も要らないと改めて確認しました。

可夢偉：レース中に気になっているようではダメですしね。

——トヨタとエクソンモービルの潤滑油に関する共同研究開発は66年にわたり、日々、クルマを運転される方のための高性能技術の開発と改良に協力して取り組んでいます。WECのレースで使用したエンジンオイルはエクソンモービルへ送られて分析され、新たな改良のためにフィードバックされています。

一貴：いまのWECは、たとえば燃焼効率など、極限まで効率を突き詰めているので、オイルのちょっとした違いでもエンジンのキャラクターが変わってくるでしょうから、オイルの役割は非常に大きいと思います。

可夢偉：その意味でも安心ということ

H.Tanaka

CMどおりでした!

ふたりの直筆サイン入りのこのチェアを２名様にプレゼント！詳しくは82ページへ!!

ですね。

——さて、今度の富士についてですが、TS050ハイブリッドをWECの本番で見ることができるのはそこが最後となります。優勝はもちろんですが、ファンの方々にクルマで一番見てもらいたいところはどこですか？

一貴：やっぱり加速区間での走りですね。最も分かりやすいのは、TGRコーナー（1コーナー）やヘアピンの立ち上がり。そういったところでの加速は、TS050ハイブリッドの最大の強みだと思います。

可夢偉：ヘアピンにはレストランもありますしね。

——その富士に向けての意気込みは？

一貴：開幕戦シルバーストンでは可夢偉たちの7号車が勝っていますし、今年はサクセスハンディキャップ（ウエイトハンデ）のルールもありますので、富士では僕らの8号車が勝たないといけない。予選での一発は昨年から（出力性能調整などで優遇されている）LMP1ノンハイブリッドと同じようなレベルのときもあったので、前に行かれてしまうかもしれませんが、レースでは僕たちにアドバンテージがあると思うので、勝つべきレースでしっかり勝ちたいですね。

可夢偉：もちろん、優勝を狙っていないわけではないですが、富士ではウエイトハンデの面で厳しくなるシチュエーションもあると思います。（ウエイトハンデがゼロだった）シルバーストンでのクルマの状態と比べると、富士では1周あたり約1秒ダウンするだろうと言われていますが、それが正しいのかは富士で走ってみないと分かりません。ただ、苦しくなったとしても粘り強く戦い、獲れるところでしっかり獲っていこうと。今季はすべて勝つというのは難しいでしょうから、ひとつずつ大事に、ですね。

——昨季は一貴選手が2回目のル・マン制覇を果たし、初のWECワールドチャンピオンとなりました。

可夢偉：だから、今季は両方ともオレが獲る。

一貴：獲りにいくのは僕も同じ。ですので、いずれにしてもモービル1には今季も引き続き……。

可夢偉：よろしくお願いします、ということですね（笑）。



H.Tanaka

Mobil 1 レースクイーン2019の小林沙弥香さん（左）と佐崎愛里さんもICE WORLDへ。
伝説のCMに出てくる「Mobil 1はマイナス40度でもこんなに滑らか」を体験！

中嶋一貴&小林可夢偉 in ICE WORLD

Kamui KOBAYASHI

FTRSスカラシップ生として02-03年エッソ・フォーミュラトヨタに参戦。05年フォーミュラルノー・イタリア&ユーロシリーズ王者。ユーロF3、GP2&GP2アジアを経て、09年トヨタF1から2戦に出場。10年BMWザウバー、11-12年ザウバーF1、14年ケーターハムからF1フル参戦。WECには16年よりトヨタからフルエントリー。2018年、19年ル・マン2位。2019-2020シーズン開幕戦シルバーストン優勝。1986年兵庫県出身。

Kazuki NAKAJIMA

FTRSスカラシップ生として03年エッソ・Fトヨタに参戦し、シリーズ王者に。全日本F3、ユーロF3、GP2を経て、07年ウィリアムズから最終戦ブラジルでF1デビュー。08-09年ウィリアムズF1。WECには12年からトヨタよりスポット参戦を開始。15年からフル参戦。2018-2019シーズンの第2戦ル・マンで総合優勝。トヨタに初のル・マン総合優勝をもたらした。同シーズン最終戦ル・マンも制覇。WEC世界チャンピオンを獲得した。1985年愛知県出身。

H.Tanaka




SAN-EI
CORPORATION

TS050 HYBRIDの勇姿を目に焼き付けろ!
凱旋レースへ期待が加速する。

2019年 10月4日(金)公式練習・5日(土)公式予選・6日(日)決勝レース

昨シーズンは、中嶋一貴がステアリングを握った8号車のトヨタTS050 HYBRIDがワールドチャンピオンに輝いたFIA世界耐久選手権、通称「WEC」。あれから約3カ月——新たなシーズンの幕が開けた。そして、来シーズンは規則が変更するため、2019-20シーズンが“TS050 HYBRID”で戦う最後の富士となる。直近3年間の富士での戦績は7号車が2勝（2016年、2018年）を挙げており、『富士=小林可夢偉』のイメージが定着しつつある。しかし一貴は「たまには僕ら（8号車）も勝ちたいです」と、TS050で走る最後の富士への思いを強く抱いて開幕戦を迎えた。

9月1日、イギリス・シルバーストン、世界王者として挑んだ8号車だったが、週末を通じて僚友7号車に先行され、結果2位という悔しいシーズンのスタートとなった。

「噛み合わなかったですね。予選ももう少し良くできた部分があったと思うし、レースでも最初のスティントでうまくコンディションに合わせることができなかった。チーム的にも戦略面で反省しなければいけないところがあったと思います」と、話す一貴。しかし、マシンのポテンシャルに関しては「心配はしていない」と言う。シルバーストンで7号車との予選タイム差はわずかコンマ3秒。決勝レースの最終ギャップも1.901と大きく引き離されているわけではないことから、7号車と遜色ないパフォーマンスを持っていることは分かる。そして、シルバーストンと同じマシンパッケージで挑む富士に向けても感触は良好のようだ。

その一方で、“初めての富士"を迎える者もいる。LMP2にハイクラスレーシングで参戦している山下健太だ。開幕戦はトラブルに見舞われ、7位と期待していた結果には程遠かったが、ホームレースである富士に向けては気持ちも高まっている。

「予選はできれば3番手以内には入りたい。富士ではスタートを担当しそうなので、そこで暴れて目立って、あとは任せてって感じになればいいかなと思います（笑）」

TS050と一貴、そして山下が熱く盛り上げる第2戦富士へ、期待度はぐんぐん増している。



今シーズンは性能調整が導入され、同じLMP1を戦うレベリオンとの差が一気に縮まった。開幕戦のフリー走行では一時先行される場面も見られた。第2戦富士は走り慣れたホームコースであるとはいえ、油断はできない。





初めてのマシン、初めての環境で新たなステップを踏み出した山下。開幕戦でひと通りのレースウィークを過ごし経験を積むことができたようだ。言語の違いには苦労しているようだが、無線でのやりとりは問題なくできたという。

山下健太、WECで富士を初走行!



チケット情報

9月中がお得!

WEC富士チケットはFSWオンラインチケット、全国有名コンビニエンスストアおよびプレイガイドで、好評発売中!

		価格	10/4（金）公式練習	10/5（土）公式予選	10/6（日）決勝レース	備考
前売観戦券	シングル	7,200円	○	○	○	場内への入場及び自由席エリア（スタンド席の一部を含む）で観戦可能
	ペア	13,000円	○	○	○	ペア券は大人2名有効　※ただし2名様同時にご入場ください。
前売パドックパス	大人	18,000円	○	○	○	観戦料込み、パドックエリア、ピットビル3F、ピットウォーク参加可
TOYOTA GAZOO Racing応援席	大人	7,700円	○	○	応援席	観戦料込み、応援グッズ付き

※標記は消費税8%込みの価格です。

※詳しくはWEC富士の特設サイトをチェック!
https://fiawec-fuji.com/

Text : auto sport　Photo : Toyota

発売日まで、見せられなくてゴメンなさい。



【読者の皆さまへ】

トヨタ自動車の協力のもと、今回はエンジンからモーターに至るまで、ハイブリッド・コンポーネンツを中心に多くの〝秘部〟を特撮し誌面に掲載しているのですが、10月4日の発売日まではその画像を公開することができません。もったいぶった表紙画像での告知になりまして申し訳ありませんが、ご理解いただければ幸いです。どうぞ楽しみにお待ちください。ガッカリさせないことを、お約束いたします。

1400円+税
10月4日(金)発売
A4ワイド版
全132P

TOYOTA TS050 HYBRIDのすべて

サンエイムック auto sport 特別編集

>> **【特集】TS050 HYBRIDを解剖する**
（エンジン／ハイブリッド／ベンチ／シャシー／モノコック・カウル・ブレーキ／サスペンション／ステアリング）

>> [中嶋 悟×中嶋一貴]息子がつかんだ父の「夢」 >> 世界タイトル獲得までの“5年間” >> 2019-2020参戦“最終仕様”解説
>> TS050 HYBRID全戦績 >> TS010&020「先達の肖像」 >> 特別付録 両面ポスター（420×594mm） etc.

SAN-EI CORPORATION
株式会社　三栄
〒160-8461
東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア 7F
TEL：03-6897-4611（平日10：00〜17：30）

スペシャリストとしての
さらなる高みを目指して。

COROLLA MIE Group
@2019 SUZUKA 10H Postscript

ARN RACING × äpr

#8 apr with ARN racing Ferrari 488 GT3
Hiroaki Nagai / Manabu Orido / Yuta Kamimura

Text : auto sport
Photo : 益田和久（Kazuhisa Masuda）



aprとのコラボでステップをまたひとつ上がった



「クルマのスペシャリストとして、カローラ三重グループのさらなるレベルアップを図る」べく、先の「鈴鹿10時間耐久レース」（通称「10H」）に参戦した、同グループのレーシングガレージ「ARN Racing」。今年の10Hでは、スーパーGT GT300クラスで何度もシリーズタイトルを獲得しているトップチームaprとコラボレーション。apr with ARN Racingとして上位を目指すことになった。

「昨年もARNはフェラーリ488 GT3で参戦していますが、今年はより上位を狙うべく、まず本国からホワイトボディを取り寄せました。ボディ交換および組み上げをARNで行ない、組んだ者が10Hを戦おうと。僕がGT300でaprの30号車のプリウスで走っていることもあり、昨年の10Hにはapr金曽裕人監督に応援団として来てもらいましたが、今年はARNのメカニックチームへaprに参加してもらい、金曽監督にはチームの指揮を執っていただこうと。メンテナンスはARN、作戦面などはaprが担当して戦います。ARNは設立が2017年とまだ若いガレージですので、経験と実績の豊富なaprと金曽監督から実戦を通じてレースを学びながら上位を目指そうというのがテーマです」と、8号車の第1ドライバーを務める、カローラ三重グループの代表取締役・永井宏明。ARNは2017年のS耐ST-Xクラスをフェラーリで戦い、シリーズチャンピオンを獲得。2017年からブランパンGTアジアにもポルシェで参戦しているが、さらなる高みを目指そうというわけだ。

　チームのディレクターを務めることになった金曽監督は、「お互いの得意なところを出して戦おうと。要はいいとこ取り（笑）」と期待感を隠さない。

「国内のレースでフェラーリ488 GT3を走らせているガレージとしては、ARNが最も詳しいところのひとつ。バラバラにして組み上げているからね。締め切りまでに何かを仕上げるといったことはディーラーの血統でもあるARNが得意ですし、僕らもスムーズに仕事をさせてもらっています」。

　いわばスペシャルチーム。永井もこのコラボに大きな手応えを感じ取っている。「今回も含め、レース活動を通じて得られる整備面での技術、チームワークやオペレーションなどいろいろなものがARNというレーシングガレージだけでなく、ディーラーの現場の仕事にも活きると思っています。カローラ三重グループはGT300、ブランパンGTアジア、PCCJ、86／BRZレース、ヴィッツレースなどに参戦していますが、技術やノウハウとしてグループ全体で蓄積したものをお客様にフィードバックできるようになってきていると自負しています。あとは、僕もドライバーとしていい結果を出すことが目標です」。

　今回は残念ながら7時間を経過したところでリタイアとなったが、「それ以上に得られたものも大きかった。aprと金曽監督に感謝しています」と永井。狙いどおり、レベルアップを達成できたようだ。



メインメカニックとしてARNを引っ張る佐橋兄弟。兄の祐也メカ（上）は、GT300ではaprのメカとともに30号車のプリウスを担当。弟の忠彦メカ（下）はPCCJのナインレーシング（カローラ三重グループ）でポルシェを担当。





（上）「永井さんは2輪で鈴鹿を本気で走っていた方なので、スピードセンスやセンサーがすごく高い。クルマの仕組みについても詳しいから、仕事もやりやすいですね。あと、スタッフがとにかくクルマ好きだから、会社が楽しそう（笑）」と織戸。（左）ブランパンGTアジアで永井とコンビを組む上村優太を第3ドライバーとして起用。「速さもガッツもある」（織戸）。

ARN RACING
www.arn-racing.com

「永井さんは、トヨタ車はもちろん、フェラーリやポルシェについてもクルマの良さや楽しさを理解しようとしている。根っからのディーラーマン（笑）」（金曽監督）



Photo: T.Ogasawara

幸運はどこに転がっているか分からない。

予選は12番グリッド。ロングのペースには自信がある。それでも現実的な目標は入賞だろうか？　しかし、ルーティンピットのタイミング直前に降りだした雨が転機をくれた。ちょい濡れスリックは元より得意だ。監督は迷わずドライタイヤを選択。レース終盤、面白いように前車を抜いてトップが見えてきた……。「幸運」そのひと言で片付けることは簡単だ。しかしその幸運をつかみとるために、そこまでの努力がある。実力がなければ、その瞬間をつかみとることはできない。SUPER GTはでき過ぎている。

SUPER GT 公式DVD Vol.6

Round 6 AUTOPOLIS GT300km RACE

10月4日(金)発売

価格：本体2100円＋税

特典映像は予選Q2 のKEIHIN NSX-GT、塚越広大のアタックをコースインから収録。インラップのペースと比較することでアタック周の速さが実感できる。●実況はオフィシャルアナウンサー・ピエール北川。●決勝はSC周を除き全ラップ収録。



Round 1 岡山



Round 2 富士



好評発売中

Round 3 鈴鹿



Round 4 タイ



Round 5 富士 500mile



全8巻セット（年間予約）も好評発売中。

今ならトールケース収納ボックスプレゼント（数量限定）

8戦分トールケースが収まる特製ボックス。素材は厚手のチップボール紙＋PP加工。





パソコン・スマホから

スーパーGT　DVD　定期　検索

・定期購読（年間予約）のご契約はFujisan.co.jpとなります。
・お申込みはFujisan.co.jpの利用規約に準じます。

クルマとレースを感じるコラム

ピット・イン

いしいしんじ

第62回

深い瞳

作家。1966年大阪生まれ、現在は京都在住。クルマやレースの話は『いしいしんじのごはん日記』でも読めます。『ある一日』（織田作之助賞）ほか著作多数。最新刊『きんじよ』の表紙には当連載に登場した絵のシールも貼られていますよ。

二十世紀もそろそろ終わる秋の日、浅草のマンションのドアベルが鳴った。扉をあけると見覚えのない外国人がひとり立っている。

僕と同じくらい下手な英語でいった。

「わたしはレオナルドといいます。イタリア人です。あなたは、しんじ、ですね。イニーゴ・アシスにいわれてきました。日本にいく、といったら、イニーゴは『しんじに会いにいけ。なんとかしてくれる』といいました」

イニーゴはスペイン人の美術家で、浅草にも何度か泊まりにきたことがある。僕はため息をつき、不安げにたたずむレオナルドを部屋にあげた。荷物を床に置くようにいい、安ワインの栓をぬいてグラスふたつに注ぎ、ようこそ日本へ、と乾杯した。

いま思い返せば、このときのレオナルドの瞳とルクレールの瞳が、僕にはどこか、重なりあって見える。基本はグリーンに青。なにかのときには灰色、濃褐色に深く沈む。スパの表彰台では後者だった。モンツァのゴール後は、成層圏のように青々と澄みわたっていた。ヨーロッパの光と影を生後すぐ焼き付けられたかのような、まっすぐな瞳。

レオナルドは写真家、つまり、瞳が仕事道具だった。お父さんはミラノで法律事務所をひらいている。隔世遺伝、というやつか、おじいさんは映画監督だったそうだ。

「家に、フェラーリの車、何台もあるんでしょ」そう訊ねたら、「冗談か本気かわからない表情で「うん、いっぱい」とこたえた。ワインが空き、ふたり手ぶらで外に出た。さんさんと黄金色の秋の光が降りそそいでいた。

浅草はまだ今ほど流行っておらず、昼間はホームレスや地元民が、そこいらの道端でぼんやり立っているようなところだった。狭い路地、ドアを開けはなしたスナック。最終的に、演芸ホールの寄席にはいった。イタリア人ならお笑いが好きだろう、とおもって。レオナルドが日本語をまったく解さないことを忘れていたのだった。

落語に漫才。マジックに曲芸。瞳にさまざまな光を反射させ、レオナルドは舞台を見つめた。わからない日本語を、ひとことも聞き逃すまい、と決心したかのように。

のこぎり音楽家が、黒い紋付きであらわれた。大ぶりな西洋のこぎりを曲げ伸ばしし、弓でひいて、哀愁たっぷりの音を鳴らす。音楽家はひとこと、ふたこと話し、半分もはいってない客席から微妙な笑いをとると、のこぎりを構え、音楽を奏でだした。レオナルドの瞳がみるみる青ずみ、そこからぽたり、ぽたり、青い海水がこぼれだした。

「サンター、ルチーアー」と、レオナルドは小声で唱和していた。のこぎりがいま、もっとも有名なイタリア民謡を奏でている。日本の秋空が、イタリアの若い写真家をこころから歓迎している。「サンター、ルチーアー！」

レオナルドに教えてもらったが、北イタリアの人間は親子関係を、南イタリアの人間は友人関係を、一生背負って生きている。ミラノの近郊モデナの町は、もちろんイタリアの北部に位置する。スパで、モンツァで、若干21歳のドライバーを見つめ、抱擁し、歓喜しあうスタッフ、ティフォージは、おそらくシャルルを全員の息子だと、たとえでなく実感しているだろう。

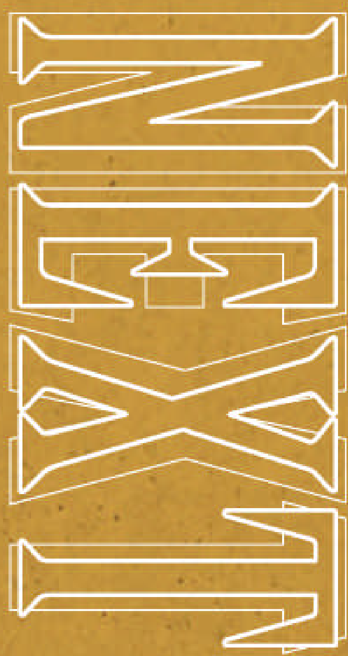
親子、友人関係。両方に深い哀しみを負いながら、サーキットを疾駆するルクレール。

これから、さまざまな景色に出会うたび、その深い瞳はさざ波のように、虹彩の色を変えるだろう。北イタリアだけじゃない、ヨーロッパすべての国民が、モナコ生まれの若きスーパースターの登場を歓迎している。その瞳に、驕りはない。たえず哀しみをたたえ、だからこそ、まっすぐに前を向く。

レオナルドは二十年日本で暮らしたあと、奥さん、三人の子どもたちと、昨年末フィレンツェに引っ越した。「しんじもこっちに引っ越してきたら。なんとかしてあげるから」と、昨日メールでいってきた。



絵：いしいひとひ



次号オートスポーツは10月4日(金)発売です

10月18日号 No.1516 特別定価680円

※企画内容は変更になる場合がございます。

特集

F1日本GP ホンダは勝てるか?

～特別付録 RBホンダ カード&ポスターカレンダー～

— B・Max最新シミュレータ活用術 — TCR-J — グランツーリスモSPORT — ほか

オートスポーツ読者のみなさんへ

PRESENT FOR READERS



1

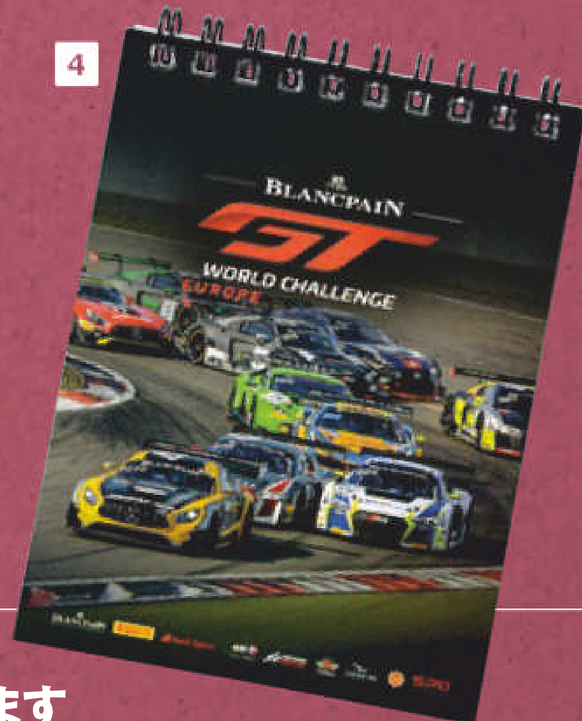


2

H.Tanaka



3



4

1 EBBRO 1/43 MOTUL AUTECH GT-R GT500 #23 2014　1名様

月一ペースで新製品が登場するEBBROの1/43スケールモデルからMOTUL AUTECH GT-R GT500 #23 2014を1名様に。その他のラインアップはエブロのHPまで。
提供：エムエムビー
URL：www.ebbro.co.jp

2 コンパクトチェア　2名様

p72-74で中嶋一貴と小林可夢偉が作っていた折りたたみコンパクトチェアに、ふたりの直筆サインを入れてプレゼント！
提供：EMGルブリカンツ
URL：https://www.emg-lube.jp/mil/

3 フェラーリタブレットケース　1名様

iPad mini（7インチ、8インチ）対応のタブレットケースは、ファンなら持っておきたいアイテムだ。カーボン調の素材に赤のラインとフェラーリのロゴが入ったオシャレな作りになっている。（サイズ：251mm×150mm）
提供：GRAND PRIX(伊勢本店)
URL：https://www.grandprix21.com/

4 ブランパンGTメモ帳　1名様

スパ24時間レースを含み、ヨーロッパを転戦して行なわれる「ブランパンGTシリーズ」。その写真が表裏にプリントされたメモ帳は、手のひらに収まるサイズで持ち運びも便利。
（サイズ：122mm×92mm）

応募方法　ハガキに、郵便番号、住所、氏名、年齢、職業、電話番号を明記し、①希望するプレゼントの番号、②今号でおもしろかった記事とその理由、③今号でおもしろくなかった記事とその理由、④好きなカテゴリー、⑤好きなドライバー、⑥オートスポーツへの要望をお書きのうえ、下記までお送りください。

締め切り **2019年10月4日**（当日消印有効）

あて先　〒160-8461　東京都新宿区新宿6-27-30
新宿イーストサイドスクエア7F
（株）三栄 オートスポーツ編集部「1515号プレゼント」係

携帯からも応募できます
※携帯からの応募締め切りは 2019年10月3日(木)です!

携帯からの応募は、下記アドレスにアクセスしてください。ケータイ・コード対応機種をお持ちの方は右図からアクセスできます。サイトにアクセスした後は、サイト内の指示に従ってください。応募はひとり1回となります。住所等は正確に入力してください。正確に入力していただかないと商品の発送ができない場合があります。
※応募ハガキ、応募メールによってお預かりした各種データはメッセージの誌面への掲載、プレゼント発送、弊社刊行物のご案内の発送以外の目的に使用しません。



https://san-eishobo.jp/form/pub/3/as1515

AS SIGN BOARD

INFORMATION | 気になる情報を速攻チェック



『グランプリ オールナイトテントショップ』30回目の今年も24時間営業で日本GPを盛り上げる

三重県伊勢市と愛知県名古屋市に店舗を構えるミニカーおよびF1グッズの専門店『グランプリ』。昨年創業30周年の節目を迎えた老舗は今年も、毎年恒例となっている『オールナイトテントショップ』を出店する。

F1日本GP開催期間中に鈴鹿サーキットのそばに出店される24時間営業のテントショップ。グランプリによると今年はついに30回目の出店とのことだ。

今年も例年どおり、サーキット道路沿い、鈴鹿サーキット第1コーナーゲートから、JR鈴鹿サーキット稲生駅方向へ200mの地点に出店予定。期間は走行が本格化する直前となる10月10日（木）の夕方から13日（日）の夕方過ぎごろまで。各F1チームやドライバーのウェアやグッズ、ミニカーなどが夜通し販売されるほか、テントショップ限定のセール販売も実施される予定だ。

毎年、F1マニア垂涎必至のお宝が販売されているグランプリによるオールナイトテントショップ。日本GPを現地で観戦される方はぜひ一度立ち寄ってみてはいかがだろうか。

なお、グランプリではインターネットでの通販も行なっている。ここでしか手に入らない商品もあるので、気になる方は別途記載のウェブストアにアクセスしてみてほしい。

■グランプリ
オールナイトテントショップ
●テントショップ設営場所：鈴鹿サーキット第1コーナーゲートより東200m、サーキット道路沿い
●テントショップ営業時間：10月10日（木）夕方～13日（日）夕方過ぎ
●WebストアURL：https://www.grandprix21.com/



日本GPにヒル、琢磨、一貴が来場 琢磨と一貴は場内実況で解説も

10月10日（木）～13日（日）に鈴鹿サーキットで開催されるF1日本GP。毎年、かつてF1で活躍した関係者から現役ドライバーまで幅広い層の人物を招き、トークショーなどを開催しているが、今年も3名の豪華ゲストが来場する。

GPスクエア内で行なわれる今年のトークショーには、1996年に世界王者に輝いたデイモン・ヒルが登場。さらに、2017年に日本人としては初めてインディ500を制した佐藤琢磨と、ル・マン24時間で2度勝利し、昨季のWECでワールドチャンピオンの称号を手にした中嶋一貴という、2名の日本人元F1ドライバーが出演する。また、琢磨と一貴は、場内の放送で解説も務める予定となっている。喋りも立つふたりだけに、トークショーも解説も楽しめるものになるはずだ。

また、これにあわせて、日本GP開催期間中の各ゲートオープン時間が発表された。どの日もメインゲートが一番早くに開放され、F1のセッションがある日で言えば、11日（金）は8時半、12日（土）と13日（日）は8時にオープンとなる。他のゲートは30分～1時間ほど遅れて開くが、日によっては閉め切りとなるゲートもあるため、注意が必要だ。

なお、日本GPの3日間通し券には、10～14日（月・祝）まで有効な遊園地の『モートピア』のチケットが付帯されている。観戦後、渋滞を避けたい場合などはモートピアを利用するのもひとつの選択肢だ。ぜひ検討してほしい。

■F1第17戦 日本GP
●開催場所：鈴鹿サーキット
●開催期間：10月10日（木）～13日（日）
●日本GP公式HP：https://www.suzukacircuit.jp/f1/



XPB


SAN-EI
CORPORATION